



# भारत का राजपत्र

## The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 40]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, मार्च 31, 2005/चैत्र 10, 1927

No. 40]

NEW DELHI, THURSDAY, MARCH 31, 2005/CHAITRA 10, 1927

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

## अधिसूचना

मुम्बई, 28 मार्च, 2005

सं. टीएएमपी/33/2004-वीएसएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार विशाखापट्टणम पत्तन न्यास में वर्थ संख्या ईक्यू-8 और ईक्यू-9 में अपने प्रचालनों के लिए दरों के निर्धारण हेतु विजाग सीपोर्ट लिमिटेड से प्राप्त प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

विजाग सीपोर्ट लिमिटेड (वीएसएल)

आवेदक

## आदेश

(मार्च, 2005 के 15वें दिन पारित किया गया)

यह मामला विशाखापट्टणम पत्तन न्यास में अपने वर्थ सं0 ईक्यू-8 और ईक्यू-9 में प्रहस्तन किए जाने वाले पोतों के लिए अपने दरों के मान के अनुमोदन हेतु विजाग सीपोर्ट लिमिटेड से प्राप्त एक प्रस्ताव से संबंधित है।

1.2. विजाग सीपोर्ट लिमिटेड (वीएसएल) ने निर्माण, प्रचालन और हस्तांतरण (वीओटी) आधार पर कोयला, चूना-पत्थर, रॉक फास्फेट, सल्फर और अन्य बल्क कार्गो अथवा सामान्य कार्गो के प्रहस्तन हेतु वीपीटी में आंतरिक बंदरगाह के उत्तरी भाग में दो बहुदेशीय वर्थ सं0 ईक्यू-8 और ईक्यू-9 के निर्माण, प्रचालन, प्रबंध और अनुरक्षण के लिए वीपीटी के साथ दिनांक 28 नवम्बर, 2001 को एक लाइसेंस करार (एलए) निष्पन्न किया था। चूंकि, इसने 5 जुलाई, 2004 से प्रचालन आरंभ करने का प्रस्ताव किया था, इसलिए इसने कुछ पोतों के प्रहस्तन के लिए तीन महीने की अंतरिम अवधि हेतु विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी) के विद्यमान दरों के मान में निर्धारित प्रशुल्क वसूली की अनुमति देने के लिए अपने दिनांक 4 जुलाई, 2004 के पत्र द्वारा इस प्राधिकरण से अनुरोध किया था और इसने बीस दिन के भीतर एक विस्तृत प्रस्ताव प्रस्तुत करने का आश्वासन दिया था।

1.3. वीएसएल ने उल्लेख किया था कि इसने पहले कोई प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया था, क्योंकि लाइसेंस करार में यह उल्लेख किया गया था कि लाइसेंसधारक टीएमपी द्वारा अनुमोदित विशाखापट्टणम पत्तनन्यास के दरों के मान के अनुसार प्रशुल्क वसूली के लिए पात्र होगा।

2. वीएसएल ने सूचित किया है कि कुछ पोत इसकी वर्ध में पहले ही खड़े हैं और इसलिए एक अंतरिम व्यवस्था के रूप में वीपीटी के दरों के मान में निर्धारित दरें अनुमोदित करने का अनुरोध किया है। प्रचालक द्वारा किए गए भारी राशि के निवेश को देखते हुए प्रशुल्क की अनुपस्थिति के कारण आधारभूत ढांचे को खाली रखना उचित नहीं पाया गया था। चूंकि, कोई प्रशुल्क विद्यमान नहीं था और वीएसएल द्वारा कोई लागत व्योरे प्रस्तुत नहीं किए जाने के कारण, इस प्राधिकरण ने वीएसएल द्वारा 26 जुलाई, 2004 तक व्यापक प्रस्ताव प्रस्तुत करने के शर्ताधीन तीन महीने की अवधि के लिए एक अंतरिम व्यवस्था के रूप में निम्नलिखित प्रशुल्क अनुमोदित करते हुए 8 जुलाई, 2004 को एक आदेश पारित किया था :—

- (i) वीएसएल द्वारा प्रदत्त संबंधित सेवाओं के लिए वीपीटी के दरों के मान में निर्धारित दरों का 75 प्रतिशत वसूल करना।
- (ii) वीपीटी के दरों के मान में निर्धारित संबंधित शर्तें इसके मामले में भी लागू की गई थी।

3.1. हमारे आदेश के अनुपालन में वीएसएल ने निर्धारित प्रपत्र में लागत विवरणों के साथ दिनांक 26 जुलाई, 2004 को एक व्यापक प्रस्ताव प्रस्तुत कर दिया है।

3.2. प्रशुल्क प्रस्ताव की मुख्य-मुख्य बातें निम्नलिखित हैं :—

- (i) परियोजना में नियत परिसंपत्तियों में प्रस्तावित निवेश लगभग 151.89 करोड़ रुपए का है, जिसे निम्नवत विभाजित किया गया है :—

विवरण	राशि(करोड़ रुपए)
बर्थ—निष्कर्षण और अन्य सिविल निर्माण कार्य	99.05
रेल पटरी	8.61
प्रहस्तन उपकरण (बंदरगाह चल क्रेन)	41.05
विद्युत एवं अन्य परिसंपत्तियां	3.18

- (ii) इस परियोजना को ऋण एवं इकिवटी के लगभग 1.67:1 के अनुपात में वित्तपोषित किए जाने का प्रस्ताव है।
- (iii) इन बर्थों में 6 मिलियन टन यातायात को संभालने की क्षमता है, जिसे निम्नलिखित चरणबद्ध तरीके से किया जाएगा :—

वर्ष	संभालित यातायात (मिलियन टन)
2004–05	1.06
2005–06	4.20
2006–07	5.24

- (iv) यातायात में मुख्यतया उर्वरक, कोकिंग कोयला, चूना-पत्थर, स्टीम कोयला, लौह-अयस्क, खाद्यान्न, रद्दी धातु, सामान्य कार्गो इत्यादि शामिल होंगे।

### लागत विवरण में पूर्वानुमान

- (i) आय के आकलन के लिए अनुमानित लागत को प्रथम चरण में राजस्व उत्पत्ति के लिए निहित व्यय तक सीमित किया गया है । इस प्रकार चरण—II के लिए निहित सिविल, अभियांत्रिक और प्रारंभिक तथा प्रचालन—पूर्व खर्चों को चालू परियोजना लागत में शामिल नहीं किया गया है ।
- (ii) मूल्य निर्धारण नीति अंशतः मूल्य आधारित और अंशतः कार्यनिष्ठादन आधारित है, जबकि यह निवेश पर तरक्सिंगत आय की सीमाओं के भीतर है । प्रशुल्क का प्रस्ताव इसके द्वारा प्रस्तुत किए जाने वाले उत्पादकता के प्रस्तावित उच्च स्तरों के मद्देनजर किया गया है ।
- (iii) प्रस्तावित दरों में प्रयोक्ताओं को प्रदत्त जहाजी कुली सेवाओं के खराब कार्यनिष्ठादन के लिए जुर्माने का ग्रावधान किया गया है । यह माल लदान की दर और माल उत्तराई की दर जैसे दक्षता मापदंडों पर आधारित है ।

4.1. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार वीएसएल द्वारा संबंधित लागत विवरणों सहित प्रस्तुत प्रस्ताव विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी) और अन्य संबंधित प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था ।

4.2. वीपीटी और विशाखापट्टणम चैंबर ऑफ कॉमर्स एण्ड इंडस्ट्री (वीसीसीआई) से प्राप्त टिप्पणियां पृष्ठभूमि संबंधी जानकारी/टिप्पणियों के रूप में वीएसएल को अग्रेषित की गई थीं । वीएसएल ने वीपीटी और वीसीसीआई की टिप्पणियों पर अपनी विशिष्ट टिप्पणियां प्रस्तुत नहीं की हैं ।

5. इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अंतरिम प्रशुल्क केवल 7 अक्टूबर,2004 तक ही वैध था । चूंकि, वीएसएल का प्रस्ताव कार्रवाई किए जाने के चरण में था, इसलिए इस प्राधिकरण ने पहले अनुमोदित अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था की वैधता उसकी समाप्ति की तारीख से तीन महीने की अगली अवधि अथवा अंतिम आदेश की अधिसूचना, इनमें से जो भी पहले हो, तक बढ़ाते हुए दिनांक 30 सितम्बर,2004 को एक आदेश पारित किया था । तत्पश्चात, इस प्राधिकरण ने पहले अनुमोदित अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था को दिनांक 31 मार्च, 2005 अथवा अंतिम आदेश की अधिसूचना, इनमें से जो भी पहले हो, तक बढ़ाते हुए दिनांक 20 जनवरी,2005 को एक और आदेश पारित किया ।

6.1. प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा के आधार पर, वीसीएल से विभिन्न बिंदुओं पर स्पष्टीकरण/अतिरिक्त सूचना प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया । हमारे द्वारा उठाए गए कुछ मुख्य प्रश्न और वीएसएल द्वारा प्रस्तुत सूचना का सारांश नीचे तालिकाबद्द किया गया है :-

क्र.सं.	हमारे प्रश्न	वीएसएल का प्रत्युत्तर
(i)	वर्ष 2004–05, 2005–06 और 2006–07 के लिए यातायात के पूर्वानुमान का आधार और लाइसेंस करार की शर्तों की तुलना में यातायात के पूर्वानुमान में भिन्नता के कारण ।	(क) यातायात का पूर्वानुमान दो कारकों नामतः वर्ष की उपलब्धता और विषयन योजना के आधार पर किया जाता है । वर्ष 2004–05 के दौरान यातायात का कम पूर्वानुमान एकल प्रचालन वर्ष रात्रि में पोतों की बर्थिंग पर प्रतिबंध और पहले वर्ष में पूर्वानुमानित छोटे एलओए पोतों के कारण था । वर्ष 2005–06 और 2006–07 के दौरान दोनों वर्ष पूर्णतः प्रचालनात्मक हो जाएंगे और कोई प्रतिबंध नहीं होगा और इसलिए, थपुट में काफी वृद्धि प्रत्याशित है । (ख) बोली देने की प्रक्रिया से लेकर वाणिज्यिक प्रचालन प्रारंभ करने का समय (4–5 वर्ष) बीत जाने से पत्तन के संभार तंत्र के पैटर्न में कई परिवर्तन हुए हैं और

विशाखापट्टणम पत्तन में प्रहस्तन किए गए कार्गो की मात्रा और प्रकृति दोनों में परिवर्तन हुए हैं। इसलिए, बाजार में इस उत्तर-चंद्राव ने लाइसेंस करार में दिए गए अनुमानों की तुलना में उसके यातायात संबंधी पूर्वानुमान में अंतर उत्पन्न किया है। इसने स्पष्ट किया है कि एलए लाइसेंसधारी को लाइसेंसदाता को सूचना देने के अधीन प्रचालनात्मक कार्यनीतियों और कार्य योजनाओं में परिवर्तन करने की अनुमति देता है।

(ii) लदान/उत्तराई के संदर्भ में में बर्थ किराए से आय के उप्पान के लिए मानी गई पोत लदान/उत्तराई दरें।

बर्थ किराया के आय के अनुमान के लिए मानी गई लदान और उत्तराई दरें वीपीटी के वर्तमान परिवृश्य के अनुरूप हैं। इन मापदंडों में बड़ा उर्ध्वमुखी संशोधन पूर्वानुमानित नहीं है, क्योंकि नया टर्मिनल होने के कारण यह शीर्ष स्तर पर निष्पादन करने और उसके द्वारा तैनात किए गए श्रेष्ठ कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के दृष्टिगत निष्पादन करने में कुछ समय लेगा।

(iii) वीपीटी द्वारा पट्टे पर दिया गया वास्तविक क्षेत्र और इस संबंध में पट्टा करार से भिन्नता, अगर कोई हो, का कारण।

बर्थ किराए से होने वाली आय को डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क को रूपए के रूप में परिवर्तित करने के लिए 1 अमरीकी डॉलर = 45/-रुपए की वर्तमान विनिमय दर अपनाकर संशोधित किया गया है।

(iv) विलम्ब प्रभार से आय का अनुमान नहीं लगाने का कारण।

पट्टा करार के अनुसार बैकअप के लिए पट्टा क्षेत्र 90,000 वर्गमीटर है, तथापि, वीपीटी द्वारा उसे और भूमि आबंटित की गई थी। पट्टे पर दिया गया वर्तमान क्षेत्र 1,21,700 वर्गमीटर है और वीपीटी द्वारा निर्धारित दरों के अनुसार उक्त क्षेत्र के लिए पट्टा किराया अदा किया जा रहा है।

(v) कार्गो प्रहस्तन व्यय के अनुमानों को प्रमाणित करने के लिए जहाजी कुली की सेवाएं प्रदान करने हेतु संविदाकारों के साथ की गई संविदाओं अथवा करारों की प्रतिलिपियां।

चूंकि, भंडारण क्षेत्र के बड़े भाग का प्रयोग किराया आधार पर किया जाएगा, इसलिए भूखण्ड के किराए से होने वाली आय को हिसाब में लिया गया है। यह निःशुल्क अवधि के बाद मार्गस्थ क्षेत्र में कार्गो की रहने की इच्छा/आशा नहीं करता और इसलिए विलम्बशुल्क की आय "शून्य" मानी गई है।

(vi) वीपीटी द्वारा व्यय की गई अनुरक्षण तलकर्षण लागत के संदर्भ में अथवा

जहाजी कुली की सेवाएं प्रदान करने के लिए संविदाकारों के साथ किसी संविदा पर हस्ताक्षर नहीं किए गए हैं। कार्गो प्रहस्तन प्रचालन वीएसएल द्वारा दिन-प्रतिदिन की आवश्यकता के अनुसार कामगार और मशीन को किराए पर लेकर स्वयं किया जा रहा है। लागत का पूर्वानुमान कामगार और उपस्कर के किराए के लिए विद्यमान बाजार लागत के आधार पर किया गया है और अनुमान पूर्वानुमानित औसत उत्तराई/लदान दर पर आधारित है।

अनुरक्षण तलकर्षण आवश्यकता भारी तलकर्षण की लागत का 15% होना प्रत्याशित है।

तलकर्षण आवश्यकता की मात्रा और तलकर्षण के लिए चालू दरों के संदर्भ में प्रारंभिक तलकर्षण लागत पर 15% की दर पर अनुरक्षण तलकर्षण लागत के अनुमान का औचित्य ।

(vii) (क) इस प्राधिकरण द्वारा अपनाई गई सामान्य नीति के अनुसार संपूर्ण परियोजना अवधि में प्रारंभिक व्यय को परिशोधित करना ।

(ख) लाइसेंस अवधि के अंत में प्राप्तव्य सीमांत मूल्य को वार्षिकीकृत करना और उसका चालू पीएलआर/ऋण की लागत पर संपूर्ण लाइसेंस अवधि में विस्तार करना ।

(viii) ‘जानकारी’ फीस की प्रकृति को स्पष्ट करना और अनुमानित राशि के लिए औचित्य प्रस्तुत करना । यह स्पष्ट किया गया था कि प्रवर्तकों को अदा की गई तकनीकी सेवा फीस, रॉयल्टी और कर के भुगतान को प्रशुल्क नियतन के लिए लागत की मद के रूप में अनुमति नहीं दी जाती है ।

(ix) आज की जारीख तक वीएसएल द्वारा स्थापित/चालू की जा चुकी परिसंपत्तियों और इस वित्तीय वर्ष 2004–05 के अंत में चालू किए जाने के लिए प्रस्तावित परिसंपत्तियों का व्योरा दर्शाना ।

(x) यह इंगित किया गया था कि रॉयल्टी के भुगतान को प्रशुल्क नियतन के लिए लागत मद के रूप में अनुमति नहीं दी जाएगी ।

(xi) लागत विवरण में विचार की गई अपफ्रंट फीस पट्टा करार में दर्शाए गए 8.3 करोड़ रुपए की तुलना में 4.2 करोड़ रुपए है ।

(xii) सरकार के निर्णय के अनुरूप बर्थ किराया लेवी का एक स्लैब निर्धारित करना और उस अवधि, जब वीएसएल के क्रेन खराब

(क) वीएसएल द्वारा दाखिल संशोधित लागत विवरण में प्रारंभिक व्यय को संपूर्ण लाइसेंस अवधि में परिशोधित किया गया है ।

(ख) मूल्यहास का संगणन सीमांत मूल्य घटाकर मूल मूल्य पर किया गया है और इसलिए पुनः वार्षिकीकृत आधार पर सीमांत मूल्य पर अलग से विचार करना आवश्यक नहीं है ।

अदा की गई जानकारी फीस प्रवासी कर्मचारियों के जीवन निर्वाह और कार्यकरण व्यय की वास्तविक पूर्तिपूर्ति के अनुसार है । वास्तविक राशि अनुमानित राशि से भिन्न हो सकती है, परंतु उसमें अधिक परिवर्तन नहीं होगा ।

मोबाइल हॉपर्स, जिन्हें वर्ष 2004–05 के अंत तक चालू किया जाएगा, को छोड़कर कुल 151.69 लाख रुपए की सभी परिसंपत्तियां चालू की गई हैं ।

रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा संविदात्मक देयता होने के कारण उसे किसी भी मामले में भुगतान करना होगा । उपलब्ध आय और कम हो जाएगी, अगर प्रशुल्क को व्यय की इस मद पर विचार किए बिना निर्धारित किया जाता है । इसने सीसीटीएल के मामले का वर्णन किया है, जहां राजस्व हिस्से पर बाद में व्यय की स्वीकार्य मद के रूप में विचार किया गया था और उस आधार पर इसने अपने मामले में भी रॉयल्टी के भुगतान पर विचार करने का अनुरोध किया है ।

चरण—। से संबंधित अपफ्रंट भुगतान 4.2 करोड़ रुपए है और इस राशि पर केवल लागत विवरण में ही विचार किया गया है ।

सरकार के निर्णय के अनुरूप बर्थ किराए की अनुसूची को संशोधित किया गया है । वीएसएल के क्रेन खराब रहने अथवा विद्युत आपूर्ति नहीं होने के कारण प्रचालन नहीं होने पर बर्थ

रहने अथवा विद्युत आपूर्ति नहीं होने के कारण प्रचालन नहीं हो सकता है, के लिए कोई बर्थ किराया नहीं लगाने की शर्त समामेलित करना ।

किराया नहीं लगाने के बारे में एक शर्त भी समामेलित की गई है ।

(xiii) दंडात्मक बर्थ किराया की प्रस्तावित लेवी की संगतता का स्पष्टीकरण देना, जब बर्थ संख्या ईक्यू-८ और ईक्यू-९ में सभी सेवाएं वीएसएल द्वारा प्रदान की जानी प्रस्तावित है । वीएसएल द्वारा प्रदान किए जाने के लिए प्रस्तावित कार्यनिष्ठादान का न्यूनतम स्तर इंगित करना । वीएसएल द्वारा लगाए गए उपस्कर के कार्यनिष्ठादान के संदर्भ में उत्पादन मानदंड निर्धारित करना अधिक संगत हो सकता है ।

चूंकि, इसके श्रेष्ठ कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के लिए शीर्ष स्तर पर निष्पादन करने में कुछ समय लगेगा और वास्तविक प्रचालन में पर्याप्त अनुभव के अभाव में, वीपीटी के दरों के मान में यथानिर्दिष्ट उत्पादन मानदंड अपनाया जाता है । ये मानदंड वास्तव में प्रयोक्ताओं के लिए लाभदायक हो सकते हैं और दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगाने के अवसर भी कम हो सकते हैं ।

(xiv) घाटशुल्क अनुसूची को सरल बनाना और दोनों बर्थों में लगाई गई प्रहस्तन प्रणाली पर विचार करते हुए संगत वस्तुओं के लिए घाटशुल्क दर का प्रस्ताव करता ।

(क) लाइसेंस करार की शर्त के अनुसार, यह द्रव, थोक, खतरनाक कार्गो को छोड़कर कार्गो की सभी मदों का प्रहस्तन कर सकता है । घाटशुल्क की अनुसूची के सरलीकरण पर बाद में विचार किया जाएगा । मूल्यानुसार घाटशुल्क दर ब्रेक बल्क कार्गो के लिए विशाखापट्टणम और अन्य महापत्तनों में पहले से लागू है और इसलिए प्रस्तावित दरें सभी महापत्तनों में साझा अनुप्रयोग के लिए मूल्यानुसार दरें समाप्त करने के लिए नीतिगत निर्णय लिए जाने तक अनुमोदित की जा सकती हैं ।

(ख) टर्मिनल में प्रवेश करने पर नौभरण नहीं की जाने वाली सामग्रियों पर घाटशुल्क की लेवी निर्धारित करते हुए प्रावधान हटा दिया गया है और शट-आऊट कार्गो पर विलम्बशुल्क लगाने से संबंधित प्रावधान भी संशोधित किया गया है ।

(xv) प्रदान की गई सेवा की लागत के संदर्भ में हार्बर चल क्रेन के किराए की प्रस्तावित दर और धूल दबाने के प्रभार का आधार स्पष्ट करना ।

(क) इसने हार्बर चल क्रेन के लिए प्रस्तावित दर के आधार की स्पष्टता का वर्णन नहीं किया है । इसने बताया है कि प्रयोक्ताओं को हार्बर चल क्रेन (एचएमसी) की सेवाओं और/अथवा जहाजी कुली की सेवाओं का उपयोग करने अथवा एचएमसी के बदले जहाज के गियर को काम में लगाने और/अथवा जहाजी कुली की स्वयं अपनी व्यवस्था करने का विकल्प होना । इसका कोई प्रभार लगाने का आशय नहीं है, जब प्रयोक्ता उसके हार्बर चल क्रेन का प्रयोग नहीं करते ।

(ख) 25% प्रयोक्ताओं द्वारा हार्बर चल क्रेन और जहाजी कुली की सेवाओं का प्रयोग करना प्रत्याशित है; 25% प्रयोक्ता केवल हार्बर चल क्रेन का प्रयोग करेंगे (और जहाजी कुली की स्वयं अपनी व्यवस्था करेंगे) तथा शेष 50% प्रयोक्ता केवल जहाजी कुली की सेवाओं का प्रयोग करेंगे (और कार्गो की उत्तराई/लदान के लिए जहाज के गियर का प्रयोग करेंगे) । आय का तदनुसार अनुमान लगाया गया है ।

(ग) इसका घटशुल्क के साथ धूल हटाने की प्रणाली के प्रभार का विलय करने का विचार नहीं है, क्योंकि यह सेवा वैकल्पिक है और प्रणाली की उपलब्धता के अधीन है। इसने इस सेवा के लिए प्रस्तावित दर के समर्थन में कोई विशिष्ट लागत विवरण प्रस्तुत नहीं किया है।

- (xvi) प्रदान की गई सेवा की लागत के संदर्भ में वस्तु—वार जहाजी कुली के प्रस्तावित प्रभारों का विस्तृत संगणन प्रस्तुत करना। जहाजी कुली की सेवाएं प्रदान करने की उत्पादकता को प्रस्तावित दरों के मान में एक शर्त के रूप में शामिल किया जा सकता है।
- (xvii) वीपीटी द्वारा लगाए गए प्रभारों के संदर्भ में प्रस्तावित भंडारण प्रभारों का औचित्य देना।
- (xviii) यह वर्णन करते हुए कि वाहन प्रवेश फीस कार्गो की सुपुर्दगी/प्रेषण के लिए वीएसएल में प्रवेश करने वाले पोत के मामले में नहीं लगाई जाएगी, एक टिप्पणी शामिल करना।

इस चरण पर जहाजी कुली की सेवाओं की वस्तु—वार लागत निकालना संभव नहीं है। दरों के मान में उत्पादकता मापदंड को शामिल किए जाने पर, प्रचालनों से अनुभव प्राप्त करने के बाद विचार किया जाएगा।

पत्तन सीमाशुल्क आबद्ध क्षेत्र के बाहर अविकसित भूमि को खुले भंडारण के लिए और किसी सुरक्षा व्यवस्था के बिना किराए पर देता है, जबकि इसने चारदीवारी और सुरक्षा प्रदान करके किराया आधार पर आवंटित किए जाने वाले भंडारण क्षेत्र को विकसित किया है। इस स्थिति के दृष्टिगत और टर्मिनल में कार्गो के दीर्घावधिक भंडारण को हतोत्साहित करने के लिए भंडारण प्रभार वीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर से अधिक प्रस्तावित किया जाता है। इसने दरों के मान में प्रस्तावित “पार्किंग” आधार की तुलना में साप्ताहिक आधार पर लेवी की इकाई संशोधित करने की सहमति दी है।

इसने प्रस्तावित दरों के मान में एक उपयुक्त टिप्पणी शामिल की है।

---

6.2. तत्पश्चात्, वीएसएल ने निम्नलिखित बिंदुओं को स्पष्ट किया है :—

- (i) अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में उसके द्वारा प्रस्तावित क्रमशः 44 रुपए प्रति टन और 45 रुपए प्रति टन की तुलना में ग्रेनाइट के लिए घटशुल्क दर 45 रुपए प्रति टन और जहाजी कुली प्रभार 145 रुपए प्रति टन है।
- (ii) घटशुल्क अनुसूची में निर्दिष्ट नहीं की गई सामग्रियों पर प्रभार 44 रुपए प्रति टन है और स्कैप पर घटशुल्क का अनुमान इस दर पर किया जाता है।
- (iii) प्रचालन के प्रथम वर्ष अर्थात् 2004–05 के लिए वर्ष की क्षमता 2 मिलियन टन है।
- (iv) अनुमान में विचार किए गए कार्गो प्रहस्तन व्यय जहाजी कुली सेवाओं के लिए प्रस्तावित प्रभारों से प्रत्यक्षतः सह–संबद्ध नहीं हैं। प्रहस्तन की सरलता, वजन, कार्गो की सघनता जैसे कई कारक जहाजी कुली प्रभार पर प्रभाव डालते हैं।

7. हमारे द्वारा दिए गए पत्र के प्रत्युत्तर में वीपीटी ने नीचे सारांश दिए गए अनुसार कुछ अतिरिक्त सूचनाएं/स्पष्टकीरण भी प्रस्तुत किए हैं :—

(i) पीएसएल का ईक्यू-8 बर्थ 180 मीटर एलओए सहित पोतों का प्रहस्तन करने के लिए दिनांक 24 जुलाई, 2004 से आंशिक रूप से चालू है। ईक्यू-9 बर्थ की डिजाइन 195 मीटर एलओए वाले पोतों के प्रहस्तन के लिए तैयार की गई है और यह लंबित तलकर्षण प्रचालनों के पूरा होने के बाद पूर्णतः प्रचालनात्मक होगा।

104 टन हुक क्षमता के दो हाई-टेक हार्बर चल क्रेन बर्थ में तैनात किए गए हैं, जो प्रतिदिन 20,000 टन कार्गो का प्रहस्तन करने में सक्षम हैं। जैसा वीएसएल द्वारा सूचित किया गया है, स्टैकर और वैगन लोडर, कन्वेयर प्रणाली आदि जैसे अन्य उपस्कर पंद्रह महीनों की अवधि में धीरे-धीरे चालू हो जाएंगे।

(ii) जैसा लाइसेंस करार में दर्शाया गया है, बर्थ और उपस्कर की डिजाइन प्रतिवर्ष 5 मिलियन टन तक थ्रूपुट के लिए तैयार की गई है।

(iii) लाइसेंस करार में थ्रूपुट में धीरे-धीरे 5वें वर्ष में 2.5 मिलियन टन से 4.25 मिलियन टन तक, 6ठे वर्ष में 4.75 मिलियन टन और 7वें वर्ष से आगे तक 5 मिलियन टन से अधिक वृद्धि होने की संकल्पना की गई है। लाइसेंस करार विशेष रूप से लाइसेंसधारी से नए कार्गो पर अधिक बल देने की अपेक्षा करता है, ताकि नए बर्थ मौजूदा पत्तन बर्थ के साथ प्रतिस्पर्धा करने की बजाय उनके पूरक होंगे। वीएसपीएल द्वारा वर्ष 2005–06 और 2006–07 के लिए उर्वरक हेतु किया गया यातायात का पूर्वानुमान लाइसेंस करार में दर्शाए पूर्वानुमानों से कम है।

(iv) कार्गो के रुकने की अवधि मार्गस्थ आवास की उपलब्धता, परिवहन और उपस्कर की उपलब्धता आदि जैसे विभिन्न कारकों पर निर्भर करती है। यह किसी विशेष वस्तु के संबंध में समय-समय पर भिन्न-भिन्न हो सकता है। चूंकि, वीएसएल ने कार्गो प्रहस्तन प्रचालन हाल ही में प्रारंभ किया है, इसलिए उनके द्वारा प्रहस्तन किए जाने के लिए प्रस्तावित वस्तुओं के रुकने की अवधि का आकलन करना संभव नहीं है। वीपीटी में प्रहस्तन किए गए कतिपय निर्यात कार्गो के रुकने की औसत अवधि प्रस्तुत की गई है। आयातों के लिए रुकने की अवधि नगण्य सूचित की गई है, क्योंकि अधिकांश कार्गो सीधे सुपुर्द नहीं किए जाते हैं।

(v) वीपीटी द्वारा प्रहस्तन की जाने वाली विभिन्न वस्तुओं की औसत उत्तराई दर वीएसएल द्वारा किए गए अनुमान की तुलना में प्रस्तुत की गई है। इस तुलनात्मक आंकड़े के आधार पर, यह पाया गया है कि वीएसएल द्वारा अधिकांश वस्तुओं के लिए मानी गई औसत उत्तराई दर स्टीम कोयला, प्रदीप्त रेत, चूना-पत्थर को छोड़कर वीपीटी द्वारा सूचित स्तर से अधिक है।

(vi) इसने पुष्टि की है कि 1,21,700 वर्गमीटर भूमि वीएसएल को आबंटित की गई है और पट्टा किराया उसके दरों के मान में निर्धारित दरों के अनुसार है। वीएसएल द्वारा उन्हें आबंटित 1,21,700 वर्गमीटर भूमि के लिए अदा किया गया/अदा किया जाने वाला पट्टा किराया प्रति 100 वर्गमीटर प्रति पंद्रह दिन 181.10 रुपए के लागू पट्टा किराए पर 2004–05, 2005–06 और 2006–07 प्रत्येक वर्ष के लिए 55.10 लाख रुपए होता है। वीएसएल द्वारा देय पट्टा किराया दरों के मान में परिवर्तन के शर्ताधीन है।

वापसी योग्य जमानत राशि और वीएसएल द्वारा अदा किया गया गैर-वापसी योग्य एककालिक प्रीमियम 84.80 लाख रुपए सूचित किया गया है।

(vii) वीएसएल ने लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार अपफ्रंट फीस के लिए वीपीटी को 8.3 करोड़ रुपए की एकमुश्त राशि अदा की है। लाइसेंसधारी ने लागत विवरण में औसत बर्थ आधार पर भुगतान दर्शाया है।

(viii) लाइसेंस करार में संकलिप्त निवेश योजना के अनुसार वीएसएल को लाइसेंस करार के हस्ताक्षर करने की तारीख से 24 महीने की निर्माण अवधि के दौरान 145 करोड़ रुपए की राशि निवेश करनी है। इसने पुष्टि की है कि वीएसएल ने बैकअप क्षेत्र, रेलवे नेटवर्क, आंतरिक सड़कें विकसित की है, धूल हटाने की यांत्रिक प्रणाली और दो हार्बर चल क्रेन तथा अन्य प्रहस्तन उपस्कर काम में लगाए हैं।

8.1. इस मामले में दिनांक 6 नवम्बर,2004 को वीपीटी के परिसर में संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में वीपीटी और विशाखापट्टणम स्टीमशिप एजेंट एसोसिएशन और विशाखापट्टणम जहाजी कुली संघ ने अपना पक्ष रखा।

8.2. जैसा संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था, प्रयोक्ताओं को वीएसएल के साथ प्रस्ताव पर चर्चा करने और अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत करने के लिए कुछ और समय दिया गया था। इस संबंध में वीपीटी को वीएसएल और प्रयोक्ताओं के साथ बैठक आयोजित करने और एक विस्तृत रिपोर्ट अग्रेषित करने का सुझाव दिया गया था।

8.3. तदनुसार, वीपीटी ने वीएसएल और पत्तन प्रयोक्ताओं के साथ दिनांक 27 दिसम्बर,2004 को एक बैठक बुलाई और अपने दिनांक 19 जनवरी,2005 के पत्र के साथ उक्त बैठक के कार्यवृत्त की एक प्रतिलिपि अग्रेषित की है। विशाखापट्टणम स्टीमशिप एजेंट एसोसिएशन ने भी विजाग सीपोर्ट लिमिटेड, विशाखापट्टणम जहाजी कुली संघ और विशाखापट्टणम कस्टम किलयरिंग एजेंट एसोसिएशन द्वारा विधिवत पृष्ठांकित इस कार्यवृत्त की प्रतिलिपि अग्रेषित की है। वीएसएल ने प्रयोक्ताओं द्वारा किए गए अवलोकनों के आधार पर अपने प्रस्तावित दरों के मान में निम्नलिखित मुख्य प्रावधान संशोधित करने की सहमति दी है :-

- (i) पोत की स्थिति निर्धारित करने के लिए मानदण्ड निर्धारित करने वाले प्रावधानों को प्रयोक्ताओं द्वारा दिए गए सुझाव के अनुसार कतिपय शब्दों को प्रतिस्थापित करके संशोधित करना प्रस्तावित है।
- (ii) प्रयोक्ताओं द्वारा विलम्बित भुगतान और वीएसएल द्वारा विलम्बित वापसी अदायगी के लिए दंडात्मक दर ब्याज की दर में गिरावट के दृष्टिगत 18% से घटाकर 12% की जाती है।
- (iii) दंडात्मक बर्थ किराए के संबंध में, उसके द्वारा पहले प्रस्तावित 4 घंटे की तुलना में दंडात्मक बर्थ किराया लिए बिना कार्गो प्रचालन पूरा होने के बाद 7 घंटे के लिए पोत को रुकने की अनुमति देने हेतु प्रयोक्ताओं का अनुरोध स्वीकार किया जाता है। इसके अतिरिक्त, इसने वीपीटी के दरों के मान में विद्यमान प्रावधानों के अनुसार अन्य वास्तविक भासलों के लिए अतिरिक्त समय की अनुमति देने की भी सहमति दी है।

8.4. प्रयोक्ताओं ने पहले स्लैब के लिए प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभार कम करने, बेदखली प्राथमिकता/प्राथमिकता बर्थ किराया से संबंधित प्रावधानों की समीक्षा करने, वीपीटी द्वारा हाल ही में दाखिल सामान्य संशोधन प्रस्ताव में प्रस्तावित संशोधनों के अनुरूप विलम्ब प्रभार की अनुसूची संशोधित करने, निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि 20 दिन-30 दिन तक बढ़ाने, चल क्रेन को किराए पर लेने, जलापूर्ति और वाहन प्रवेश पास आदि के लिए प्रभार कम करने आदि जैसे अन्य संशोधनों के लिए भी अनुरोध किया है।

तथापि, वीएसएल ने प्रयोक्ताओं द्वारा दिए गए उपरोक्त सुझावों के संदर्भ में प्रयोक्ताओं को वर्णित कारणों से प्रस्तावित दरों के मान को संशोधित करने में अपनी असमर्थता व्यक्त की है।

8.5. यह समझा जाता है कि वीपीटी ने भी हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों के आधार पर वीएसएल से कतिपय बिंदुओं पर स्पष्टीकरण मांगा है। वीपीटी ने प्रयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतान और वीएसएल द्वारा विलंबित वापसी अदायगी के लिए दंडात्मक दर भी इंगित की है, जो वीपीटी के दरों के मान में निर्धारित दर के अनुरूप 15% होनी चाहिए और खाद्यान्न, खांडसारी और अन्य कार्गो के लिए गैर-क्रेन बर्थ किराया प्रभार और घाटशुल्क वीपीटी के दरों के मान में विद्यमान स्तर तक बढ़ाना इंगित किया है।

8.6. वीएसएल ने जैसाकि वीपीटी द्वारा सूचित किया गया है, प्रतिवर्ष 55.10 लाख रुपए पर पट्टा किराया अपवर्तन करने की सहमति दी है। इसने दंडात्मक ब्याज दर कम करने की भी सहमति दी है, परंतु उसने वीपीटी द्वारा सुझाव दिए गए अनुसार बर्थ किराया और घाटशुल्क के प्रस्तावित प्रभारों को संशोधित करने की सहमति नहीं दी है।

9. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्रवाई इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड पर उपलब्ध है। संबंधित पार्टीयों से प्राप्त टिप्पणियों और उनके द्वारा दिए गए तर्क का सार संगत पार्टीयों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट [www.tariffauthority.org](http://www.tariffauthority.org) पर भी उपलब्ध हैं।

10. इस मामले पर कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

(i) वीएसएल को कोयला, चूना-पत्थर, रॉक फॉस्फेट, सल्फर और अन्य थोक कार्गो अथवा सामान्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए वीपीटी में भीतरी हार्बर के उत्तरी हिस्से में निर्माण, प्रचालन और हस्तांतरण (बीओटी) के आधार पर दो बहुप्रयोजनीय बर्थ अर्थात् ईक्यू-8 और ईक्यू-9 के निर्माण, प्रचालन, प्रबंधन और अनुरक्षण के लिए वीपीटी द्वारा दिनांक 28 नवम्बर, 2001 को लाइसेंस प्रदान किया गया है।

धारा 48 के साथ पठित महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 (4) पत्तन न्यास द्वारा धारा 42 (3) के अधीन प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा निष्पादित अभिज्ञात सेवाओं के संबंध में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा दरें अधिसूचित करने की अपेक्षा करती है। वीपीटी ने इस तथ्य पर सहमति दी है कि वीएसएल अधिनियम की धारा 42 के अनुसार एक प्राधिकृत व्यक्ति है और इसलिए इसके प्रचालन के लिए दरें इस प्राधिकरण द्वारा नियत की जानी चाहिए। यहां तक कि यद्यपि, प्रारंभ में वीएसएल को इस संबंध में संदेह था, फिर भी इसने बाद में सही कानूनी स्थिति मानी और लगाए जाने के लिए अपने प्रस्तावित प्रशुल्क पर इस प्राधिकरण का अनुमोदन मांगा।

(ii) अपने प्रस्ताव में वीएसएल द्वारा किया गया यातायात का पूर्वानुमान वर्ष 2004-05 के दौरान प्रचालन के 8 महीनों के लिए 1.06 मिलियन मी०ट०, वर्ष 2005-06 के लिए 4.20 मिलियन मी०ट० और वर्ष 2006-07 के लिए 5.24 मिलियन मी०ट० है। उर्वरक के लिए यातायात का पूर्वानुमान वीपीटी द्वारा भी यथा स्वीकार्य लाइसेंस करार में संकल्पित स्थिति से कम पाया गया है।

वर्ष 2004-05 के लिए कम यातायात के पूर्वानुमान को एकल बर्थ प्रचालन और रात्रि में पोतों की बर्थिंग पर प्रतिबंध के कारण स्पष्ट किया जाना है। वर्ष 2005-06 और 2006-07 के दौरान यातायात का वर्ष 2006-07 तक लगभग 87.33% के क्षमता उपयोग प्राप्त करने के लिए बढ़ना अनुमानित है। इसने सूचित किया है कि यातायात का पूर्वानुमान पत्तन संभार-तंत्र के पैटर्न में परिवर्तन, विशाखापट्टणम पत्तन न्यास में प्रहस्तन किए गए कार्गो की मात्रा और प्रकृति में परिवर्तन आदि के कारण लाइसेंस करार में किए गए अनुमानों से भिन्न-भिन्न होता है। इसने पुष्टि की है कि लाइसेंस करार की शर्त के अनुसार लाइसेंसधारी द्रव थोक खतरनाक कार्गो को छोड़कर कार्गों की सभी मदों का प्रहस्तन कर सकता है। लाइसेंस करार लाइसेंसधारी को लाइसेंसदाता को सूचित करते हुए प्रचालनात्मक कार्यनीतियों और कार्य योजनाओं को परिवर्तित करने की नमनीयता प्रदान करता है और वीपीटी ने भी वीएसएल द्वारा किए गए समग्र यातायात पूर्वानुमानों पर इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विश्वास किया है। तथापि, अगर किसी गलत अनुमान के कारण टर्मिनल आपरेटर को कोई व्यर्थ लाभ प्राप्त हुआ पाया जाता है तो प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय प्रशुल्क में उपयुक्त समायोजन किया जाएगा।

(iii) बर्थ किराया आय का अनुमान करने के लिए भानी गई लदान और उत्तराई दर वीपीटी में विद्यमान उत्पादकता स्तर के समरूप बताई गई है। वीएसएल के लिए वीपीटी के मापदंडों को लेने की बजाय स्वयं अपने उपस्कर के निष्पादन के आधार पर लदान और उत्तराई दर पर विचार करना अधिक उपयुक्त हो सकता है। चूंकि, यह एक नया टर्मिनल है, यह श्रेष्ठ कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के शीर्ष निष्पादन तक पहुंचने में कुछ समय लेने की प्रत्याशा करता है। जब वीपीटी से संगत ब्योरे अलग से एकत्रित किए गए थे, तब बर्थ किराया आय के अनुमान के लिए मानी गई उत्तराई दर पत्तन द्वारा प्रहस्तन किए गए कार्गो के लिए वीपीटी द्वारा सूचित औसत उत्तराई दर की तुलना में अधिकांश वस्तुओं के लिए अधिक पाई गई थी।

डॉलर मूल्यवर्गित वर्थ किराए का रुपए के रूप में परिवर्तन करने के लिए प्रयुक्त विनिमय दर तटीय पोत का प्रशुल्क प्रस्तावित करने के लिए इसके प्रस्तावित दरों के मान में माने गए 44 रुपए की तुलना में 1 अमरीकी डॉलर = 45 रुपए है। दिनांक 1 फरवरी, 2005 को विनिमय दर 43.52 रुपए सूचित की गई है। आय का अनुमान यह दर मानते हुए संशोधित किया गया है। इस प्रकार, वीएसएल द्वारा यथानुमानित वर्थ किराया आय वर्तमान स्तर पर विनिमय दर के समायोजन को छोड़कर इस विश्लेषण के लिए मानी जाती है।

(iv) जहाजी कुली और हार्बर चल क्रेन से होने वाली आय के संबंध में, वीएसएल 25% प्रयोक्ताओं द्वारा हार्बर चल क्रेन और जहाजी कुली की मिश्रित सेवाएं प्राप्त करने, 25% प्रयोक्ताओं द्वारा केवल हार्बर चल क्रेन को किराए पर लेने और शेष 50% प्रयोक्ताओं द्वारा केवल जहाजी कुली की सेवाएं प्राप्त करने की प्रत्याशा रखता है। तदनुसार, आय का भी अनुमान किया गया है।

प्रारंभिक प्रस्ताव में ग्रेनाइट के लिए जहाजी कुली प्रभार प्रति टन 45 रुपए प्रस्तावित था और तदनुसार आय का अनुमान भी किया गया था। तत्पश्चात्, इस मामले में संपूर्ण परामर्शी प्रक्रिया और संयुक्त सुनवाई समाप्त होने पर वीएसएल ने इस दर को 145 रुपए प्रति टन उर्ध्वमुखी संशोधित करने का प्रस्ताव किया है। वीएसएल ने इस उर्ध्वमुखी संशोधन के लिए कोई औचित्य अथवा स्पष्टीकरण प्रस्तुत नहीं किया है। इसे ध्यान में रखते हुए, ग्रेनाइट के लिए जहाजी कुली दर इसके मूल प्रस्ताव के अनुसार 45 रुपए प्रति टन भागी जाती है। अगर, वीएसएल वास्तविक प्रचालन में प्राप्त अनुभव के आधार पर प्रदान की भई सेवा की लागत के संदर्भ में इस मद के लिए प्रस्तावित उर्ध्वमुखी संशोधन को सिद्ध करता है तो इस दर को बाद में समीक्षा के लिए लिया जा सकता है।

इसके अतिरिक्त, ग्रेनाइट के लिए घाटशुल्क की आय को बाद में इसके प्रारूप दरों के मान में 44 रुपए की प्रस्तावित दर की तुलना में 145 रुपए प्रति टन की दर पर अनुमानित किया गया है। इस असंगतता को हटा दिया जाता है। ये संशोधन आय के अनुमान को वर्ष 2005–06 और 2006–07 के लिए क्रमशः 1.01 करोड़ रुपए और 1.26 करोड़ रुपए तक संशोधित करेंगे। संशोधित आय के अनुमानों पर इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विश्वास किया जाता है।

(v) वर्ष 2004–05 के लिए वेतन और मजूरी पर व्यय को आठ महीने के प्रचालन के लिए माना जाता है। वर्ष 2005–06 और 2006–07 के लिए वेतन और मजूरी पिछले वर्ष के अनुमानों की तुलना में 4.50% से 5.50% तक बढ़ना अनुमानित है। इन वर्षों के लिए श्रमिक बल में कोई वृद्धि अनुमानित नहीं है। लागू वृद्धि अनुपात अन्य महापत्तनों और निजी टर्मिनल आपरेटरों के मामले में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमत्य लागत में सामान्य वृद्धि के भीतर पाया गया है।

(vi) लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार वीपीटी को अपने दरों के मान में निर्धारित दर घर 90,000 वर्गमीटर बैकअप क्षेत्र और अतिरिक्त भूमि का आबंटन करना है। वीएसएल ने सूचित किया है कि वीपीटी द्वारा कुल 1,21,700 वर्गमीटर भूमि आबंटित की गई है। पट्टा किराया सभी तीन वर्षों के लिए बिना किसी वार्षिक वृद्धि के 34.50 रुपए प्रति वर्गमीटर की दर पर अनुमानित किया गया है। वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि वीएसएल को आबंटित भूमि के लिए उनके द्वारा देय पट्टा किराया उसके दरों के मान में निर्धारित दरों के अनुसार 55.10 लाख रुपए होगा। वीएसएल ने वीपीटी द्वारा इंगित पट्टा किराया का अपवर्तन करने की सहमति दी है। इसे ध्यान में रखते हुए, वीपीटी द्वारा सूचित और वीएसएल द्वारा स्वीकृत पट्टा किराया पर संशोधित लागत विवरण में विचार किया गया है।

(vii) मरम्मत और अनुरक्षण लागत उपस्कर की लागत पर 3%, सिविल निर्माण कार्य और रेलवे की लागत पर 1% तथा तलकर्षण की लागत पर संशोधित 15% की दर पर अनुमानित है।

यहां यह उल्लेख करना संगत है कि एनएसआईसीटी जैसे अन्य निजी टर्मिनलों में अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत सिविल और उपस्कर के लिए परिसंपत्ति के अथशेष ब्लॉक पर 1.15%, सीसीटीपीएल में उपस्कर की लागत पर 2% और विशाखा कन्टेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) में सिविल निर्माण कार्य पर 1.5% है। उपस्कर पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत की वीसीटीपीएल और साउथवेस्ट

पोर्ट लिमिटेड में हाल में संबंधित टर्मिनलों का प्रशुल्क निर्धारित करते समय उपस्कर की लागत पर 3% की दर पर अनुमति दी गई है।

वीएसएल द्वारा सिविल निर्माण कार्य और उपस्कर पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत का अनुमान अन्य निजी आपरेटर के अनुमानों के अनुरूप पाया गया है और इसलिए स्वीकार किया जाता है।

तलकर्षण अनुरक्षण की लागत तलकर्षण की पूँजीगत लागत, जो मरम्मत और अनुरक्षण की कुल लागत का लगभग 42% होता है, पर 15% की दर पर अनुमानित है। लाइसेंस करार में व्यवस्था करता है कि तलकर्षण अनुरक्षण प्रचालन लाइसेंसधारक की लागत पर लाइसेंसदाता द्वारा किया जाएगा। वीपीटी के वार्षिक लेखे में यथा सूचित तलकर्षण अनुरक्षण लागत पिछले तीन वर्षों के लिए पूँजीगत तलकर्षण लागत के 15% से 20% की सीमा में पाई गई है। चूंकि, वीएसएल द्वारा किया गया अनुमान वीपीटी द्वारा व्यय की गई लागत के अनुरूप है, इसलिए तलकर्षण अनुरक्षण का अनुमान इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ स्वीकार किया जाता है। तथापि, वास्तविक स्थिति की समीक्षा अगली समीक्षा के समय की जाएगी।

(viii) वीएसएल ने स्पष्ट किया है कि मूल्यहास का संगणन लाइसेंस अवधि और परिसंपत्तियों की आर्थिक अवधि, जैसा लागू हो, के आधार पर किया जाता है। वीएसएल द्वारा दिए गए मूल्यहास के अनुमान को किसी संशोधन के बिना लागत विवरण में लिया जाता है।

(ix) लाइसेंस करार के अनुसार लाइसेंसधारी द्वारा अर्जित सकल राजस्व के 17.111% की दर पर रॉयल्टी अदा की जानी है। वीएसएल द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण में घाटशुल्क और बर्थ किराया प्रभार के 17.111% की दर पर रॉयल्टी को लागत मद के रूप में शामिल किया गया है। वीएसएल ने इस आधार पर कि यह भुगतान एक संविदात्मक देयता है और अगर इसकी अनुमति नहीं दी जाती है तो निवेश पर आय कम हो जाएगी, प्रशुल्क में इस लागत घटक पर विचार करने का अनुरोध किया है। इसके अतिरिक्त, वीएसएल ने सीसीटीएल के मामले का वर्णन किया है, जहां रॉयल्टी पर इस प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क संशोधन के लिए व्यय की स्वीकार्य मद के रूप में बाद में विचार किया गया था।

यहां यह उल्लेख करना संगत है कि रॉयल्टी/राजस्व हिस्से पर लागत की मद के रूप में विचार नहीं करने के बारे में इस प्राधिकरण की नीति चेन्नई कन्टेनर टर्मिनल लिमिटेड, पीएसए सिकाल टर्मिनल लिमिटेड, विशाखा कन्टेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड, साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड जैसे निजी टर्मिनल आपरेटरों और कन्द्रीय भंडारण निगम के प्रशुल्क नियतन के मामले में इस प्राधिकरण द्वारा परित विभिन्न आदेशों के माध्यम से ज्ञात कराया जा चुका है। तत्कालीन नौवहन मंत्रालय ने भी यह वर्णन करते हुए कि रॉयल्टी/राजस्व हिस्से को लागत की मद के रूप में नहीं माना जाएगा; जुलाई, 2003 में आदेश जारी किए थे।

प्रशुल्क नियतन के लिए राजस्व हिस्से के भाग पर विचार करने के लिए सरकार द्वारा बाद में जारी नीतिगत निर्देश केवल सीसीटीएल के लिए प्रतिबंधित है और इसलिए यह प्राधिकरण पूर्वोदाहरण के नाम से सभी निजी टर्मिनल आपरेटरों को सरकार के निर्देश देने के लिए मुक्त नहीं है। इसे ध्यान में रखते हुए, रॉयल्टी से संबंधित लागत मद को इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ छोड़ दिया जाता है।

(x) प्रशासनिक व्यय में उपस्कर की चालन लागत, अनुरक्षण और कर, के लिए 12 लाख रुपए पर अनुमानित 'दर और कर' नामक एक मद शामिल है। उपस्कर की मरम्मत तथा अनुरक्षण चालन लागत अर्थात ईंधन और विद्युत लागत आदि लागत विवरण में अलग से अनुमानित की गई हैं।

हमारे अनुरोध के बावजूद वीएसएल ने न तो दरों और करों के अनुमान का कोई आंकड़ा प्रस्तुत किया है और न ही यह पुष्टि की है कि उपस्कर पर चालन और अनुरक्षण लागत को दो बार नहीं गिना जाता है। इस संबंध में वीएसएल से किसी विशिष्ट स्पष्टीकरण के अभाव में दरों और

करों के अनुमान को लागत विवरण में चालन और अनुरक्षण लागत को दो बार गिनने की संभावना दूर करने के लिए 'प्रशासनिक व्यय' शीर्ष से निकाल दिया जाता है।

(xi) वीएसएल ने ईधन, विद्युत और जल की लागत के अनुमान के लिए विस्तृत आंकड़े प्रस्तुत किए हैं। यह अनुमान साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड और विशाखा कन्टेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड जैसे कुछ अन्य निजी आपरेटरों द्वारा किए गए अनुमानों के साथ तुलनीय पाए गए हैं।

(xii) वीएसएल द्वारा अपने लागत विवरण में शामिल लागत की मदों में से एक अपने कार्यस्थल में तैनात प्रवासी कर्मचारियों को देय 0.50 करोड़ रुपए का व्यय है। यहाँ यह उल्लेख करना संगत है कि प्रवर्तक को देय तकनीकी सेवा फीस सामान्यतया लगाई गई पूंजी का हिस्सा मानी जाती है। इसलिए, प्रशुल्क नियत करते समय लागत घटक के रूप में इसकी अनुमति नहीं दी जाती है। वीएसएल ने स्पष्ट किया है कि यह लागत घटक प्रवर्तक को देय तकनीकी सेवा फीस से भिन्न है। अनुमान इसके कार्यस्थल में सेवाएं प्रदान करने के लिए तैनात प्रवासी कर्मचारियों को देय कार्यकरण व्यय की प्रतिपूर्ति को हिसाब में लेने के लिए है। वीएसएल द्वारा वर्णित स्थिति की सत्यता के अधीन प्रवासी कर्मचारियों के लिए व्यय की प्रतिपूर्ति उसकी कंपनी के प्रवर्तक को देय तकनीकी सेवा फीस से भिन्न प्रतीत होती है। इसे ध्यान में रखते हुए, इस लागत घटक की प्रशुल्क नियतन में अनुमति दी जाती है। वास्तविक स्थिति की समीक्षा अगली प्रशुल्क समीक्षा/संशोधन के समय की जाएगी और इस स्थिति के कारण वीएसएल को प्राप्त हुए किसी व्यर्थ लाभ के पाए जाने पर, उस समय नियत किए जाने वाले प्रशुल्क में उपयुक्त समायोजन किया जाएगा।

(xiii) वीएसएल जहाजी कुली सेवाएं, इस सेवा को बाहरी स्रोत से कराकर प्रदान करने का प्रस्ताव करता है। इस संबंध में वर्ष 2004–05 के लिए 1.41 करोड़ रुपए, वर्ष 2005–06 के लिए 5.84 करोड़ रुपए और वर्ष 2006–07 के लिए 7.21 करोड़ रुपए का व्यय अनुमानित है। वीएसएल ने इस आधार पर कि जहाजी कुली के एजेंटों के साथ संविदा/करार को अभी तक अंतिम रूप नहीं दिया गया है, इस अनुमान को सिद्ध करने के लिए कोई लेखबद्ध साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया है। यह अनुमान कुथित रूप से श्रमिकों और उपर्युक्त को किराए पर लेने के लिए विद्यमान बाजार की लागत और वीएसएल द्वारा यथासूचित औसत पूर्वानुमानित उत्तराई/लदान दर पर आधारित है। वीएसएल द्वारा प्रस्तुत अनुमान पर अगले संशोधन के समय वास्तविक स्थिति की समीक्षा के अधीन इस विश्लेषण में विचार किया जाता है।

(xiv) लाइसेंस करार की शर्त के अनुसार लाइसेंसधारी, लाइसेंसदाता को 8.30 करोड़ रुपए की अपफ्रंट फीस अदा करेगा। वीएसएल ने सूचित किया है कि चरण—I के दौरान देय 4.2 करोड़ रुपए की अपफ्रंट फीस को ही लागत विवरण में हिसाब में लिया गया है। अपफ्रंट फीस और अन्य प्रारंभिक व्यय, जो कुल मिलाकर 13.23 करोड़ रुपए है, को 27 वर्षों (परियोजना की शेष अवधि) में विस्तारित किया गया है। यह अन्य निजी टर्मिनलों में प्रशुल्क नियतन के लिए अनुपालन किए गए दृष्टिकोण के अनुरूप है और इसलिए स्वीकार की जाती है।

(xv) वीएसएल ने प्रशुल्क के माध्यम से देय कर की वसूली की भी मांग की है। इनिवटी पर कर-पूर्य आय की अनुमति दी जाती है, क्योंकि कर को अन्य पर भी लागू (पासथ) के रूप में नहीं माना जाता है। इसे ध्यान में रखते हुए, वीएसएल द्वारा लागत विवरण में माने गए कराधान के प्रभाव को शामिल नहीं किया जाता है।

(xvi) लाइसेंस करार निर्दिष्ट करता है कि लाइसेंस अवधि की समाप्ति पर वीएसएल अनुमानित परियोजना लागत के प्रति बर्थ 40 मिलियन रुपए के भुगतान पर वीपीटी को संपूर्ण सुविधा और सेवाएं स्थानान्तरित

करने के योग्य होगा। इस संबंध में वीएसएल को विद्यमान पीएलआर/ऋण की लागत पर सीमांत वर्ष में उसे प्राप्त होने वाले लाभ को संपूर्ण परियोजना अवधि में उसे वार्षिकीकृत करके विस्तारित करने का सुझाव दिया गया था। वीएसएल ने बताया है कि मूल्यहास का संगणन सीमांत मूल्य से कम मूल मूल्य पर किया गया है और इसलिए सीमांत मूल्य का क्रेडिट बैंक देना आवश्यक नहीं होगा। लागत विवरणों की संवीक्षा करने पर यह पाया गया है कि वीएसएल द्वारा किए गए दावे के अनुसार कोई समायोजन नहीं किया गया है। इसे ध्यान में रखते हुए, लाइसेंस करार में यथानिर्दिष्ट सीमांत मूल्य को अन्य निजी टर्मिनल आपरेटरों के प्रशुल्क नियतन के मामले में अनुपालन किए गए दृष्टिकोण के अनुरूप 12% के कटौती अनुपात का प्रयोग करके वार्षिकीकृत किया और परियोजना अवधि में विस्तारित किया जाता है।

(xvii) वीएसएल ने सिविल संरचना 107.66 करोड़ रुपए, यांत्रिक उपस्कर 38.15 करोड़ रुपए और अन्य परिसंपत्तियां 3.18 करोड़ रुपए को शामिल करते हुए वर्ष 2004–05 के लिए 149 करोड़ रुपए का सकल ब्लॉक पूर्वानुमानित किया है। प्रारंभिक और प्रचालन-पूर्व व्यय 7.96 करोड़ रुपए सूचित किया गया है। इसने पुष्टि की है कि चल हार्बर क्रेन, जिसे वर्ष 2004–05 के अंत तक चालू किया जाना प्रस्तावित है, को छोड़कर अधिकांश परिसंपत्तियां चालू की जा चुकी हैं। वर्ष 2005–06 और 2006–07 के दौरान सकल ब्लॉक में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं है।

कार्यशील पूंजी वर्ष 2004–05, 2005–06 और 2006–07 के लिए क्रमशः 0.91 करोड़ रुपए, 1.33 करोड़ रुपए और 1.04 करोड़ रुपए अनुमानित है। कार्यशील पूंजी का अनुमान अन्य निजी टर्मिनलों में अनुमत्य अनुमानों के अनुरूप उचित सीमा में है और इसलिए इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ इसे स्वीकार किया जाता है।

लगाई गई पूंजी वर्ष 2004–05, 2005–06 और 2006–07 के लिए क्रमशः 155.95 करोड़ रुपए, 149.16 करोड़ रुपए और 141.70 करोड़ रुपए होने का अनुमान है। वीएसएल ने वित्तीय संस्थानों से 101.5 करोड़ रुपए उधार लेने और 64.1 करोड़ रुपए की इकिवटी अन्तःक्षेपित करने का प्रस्ताव किया है। इकिवटी की तुलना में ऋण का अनुपात इकिवटी पर आय की अनुमति देने के प्रयोजनार्थ अपनाए गए 1:1 के मानदंड के भीतर है।

ओत निधियों की तुलना में लगाई गई पूंजी के विश्लेषण से पता चलता है कि समतुल्य वर्षों के दौरान लगभग 9.65 करोड़ रुपए, 16.44 करोड़ रुपए और 16.3 करोड़ रुपए को व्यवसाय में प्रत्यक्षतः प्रयोग में लाया जाना नहीं पाया गया है। ऋण की लागत की वीएसएल द्वारा यथा प्रस्तावित अनुमति दी जाती है और कुछ अन्य निजी टर्मिनलों में अपनाए गए दृष्टिकोण का अनुपालन करते हुए व्यवसाय में नहीं लगाई गई निधियों को शामिल नहीं करने के लिए इकिवटी समायोजित की जाती है।

(xviii) टर्मिनल की क्षमता इकिवटी पर अधिकतम अनुमेय आय की अनुमति देने के लिए संगत है। दो बर्थ ईक्यू-8 और ईक्यू-9 की डिजाइनयुक्त क्षमता वीएसएल द्वारा 6 मिलियन मी०ट० सूचित की गई है। पहले वर्ष 2004–05 के लिए इसके बर्थ की क्षमता आठ महीने की प्रचालन अवधि के लिए केवल एक बर्थ की उपलब्धता के कारण 2 मिलियन मी०ट० सूचित की गई है।

वर्ष 2004–05, 2005–06 और 2006–07 के लिए यातायात के अनुमानों के संदर्भ में क्षमता उपयोग क्रमशः 53% (वास्तविक प्रचालन के 8 महीने के लिए), 70% और 87.3% होता है। 20% की दर पर संगणित इकिवटी पर आय (आरओई) क्षमता उपयोग के संदर्भ में समायोजित की जाती है। वीएसएल द्वारा आरओई का संगणन इस दृष्टिकोण के अनुरूप है।

(xix) उपरोक्त चर्चा के अधीन लागत विवरण को संशोधित किया गया है। संशोधित लागत विवरण अनुबंध-। के रूप में संलग्न है। इस विवरण द्वारा प्रकट परिणाम का सारांश यहां नीचे दी गई तालिका में दर्शाया गया है:—

अधिशेष(+)/घटा(-) 2004-05	अधिशेष(+)/घटा(-) 2005-06	अधिशेष(+)/घटा(-) 2006-07	प्रचालन आय (प्रस्तावित दरों पर)
(करोड़ रुपए)	(करोड़ रुपए)	(करोड़ रुपए)	की प्रतिशतता के रूप में औसत अधिशेष(+)/घटा(-)
(-)15.70	(-)165%	(-)4.14	(-)11%
			(-)1.58%      (+)3%      (-)58%

(xx) उपरोक्त तालिका से देखा जा सकता है कि संशोधित लागत विवरण वीएसएल द्वारा प्रस्तावित दरों पर अनुमानित संशोधित प्रचालन आय की तुलना में वर्ष 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के लिए 58% का औसत घटा दर्शाता है।

औसत घटे की स्थिति अधिकांशतः प्रचालन के प्रथम वर्ष के दौरान 165% के अत्यधिक घटे द्वारा प्रभावित है। अगर इस असामान्य स्थिति को छोड़ दिया जाता है तो औसत घटा दूसरे और तीसरे वर्ष, जब प्रचालनों के आरंभ हो जाने की प्रत्याशा है, के लिए 4% होगा। यह उल्लेखनीय है कि वीएसएल ने विलम्बशुल्क प्रभार से किसी आय का अनुमान नहीं किया है। विलम्बशुल्क से कुछ आय प्राप्त होती है, जो 4% के औसत घटे को अंशतः प्रतिसंतुलित कर देगी। लागत विवरण द्वारा प्रदर्शित घटे की स्थिति के दृष्टिगत यह प्राधिकरण अनुवर्ती पैराग्राफों में सुझाव दिए गए विशिष्ट संशोधनों के अधीन वीएसएल द्वारा यथा प्रस्तावित दरों को अनुमोदित करने का निर्णय लेता है।

(xxi) वर्थ किराया, विलम्बशुल्क आदि जैसी कुछ मदों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क वीपीटी के दरों के मान में निर्धारित दरों से कम है, जबकि घटशुल्क के लिए प्रस्तावित दर 15% से 30% तक अधिक पाई गई है। वास्तव में, किसी भी प्रयोक्ता ने वीएसएल द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर के लिए कोई आपत्ति नहीं उठाई है। वीपीटी ने भी वीएसएल द्वारा प्रस्तावित दर पर कोई बड़ी आपत्ति नहीं उठाई है। वास्तव में, वीपीटी ने अपने दरों के मान में निर्धारित दरों के अनुसर बनाने के लिए कुछ वस्तुओं के लिए प्रस्तावित वर्थ किराया प्रभार और घटशुल्क की दर में वृद्धि करने का सुझाव दिया है। जब निजी आपरेटर स्वयं प्रतिस्पर्धा दरें प्रदान करने का इच्छुक है, तब वीपीटी द्वारा दिए गए सुझाव के अनुसार प्रस्तावित दरों में वृद्धि करने का कोई औचित्य नहीं है।

लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार वीएसएल खतरनाक प्रकृति के द्रव थोक को छोड़कर सभी थोक और शुष्क थोक कार्गो का प्रहस्तन करने का हकदार है। प्रयोक्ताओं को आशंका है कि वीपीटी का कार्गो वीएसएल को विपरित हो सकता है। दोनों स्थानों में समान सुविधाएं उपलब्ध होने के दृष्टिगत कार्गो के लिए वीपीटी और वीएसएल के बीच प्रतिस्पर्धा मौजूद रहने की संभावना है। इसका परिणाम एक टर्मिनल के क्षमता पूर्णता प्राप्त करने तक कम से कम सीमित सीमा तक बाजार की शक्तियों द्वारा वीएसएल और वीपीटी में मूल्य निर्धारण को प्रभावित करना होगा। इस सकारात्मक घटना को मानते हुए तथा लागत विवरण द्वारा प्रदर्शित घटे की स्थिति के भी दृष्टिगत यह प्राधिकरण वीएसएल द्वारा यथा प्रस्तावित घटशुल्क, वर्थ किराया और विलम्बशुल्क को अनुमोदित करता है।

(xxii) “मार्गस्थ क्षेत्र” शब्द को समय-समय पर वीएसएल द्वारा अधिसूचित किए जाने वाले क्षेत्र के रूप में परिभाषित किया गया है, जहाँ निःशुल्क दिवसों की समाप्ति के बाद विलम्ब शुल्क देय हो जाता है। वीएसएल ने मार्गस्थ क्षेत्रों को स्पष्टतः निर्दिष्ट करने के लिए यह परिभाषा संशोधित नहीं की है। मार्गस्थ क्षेत्र के रूप में माने जाने के लिए क्षेत्र के बारे में अधिसूचना करना आपरेटर द्वारा निर्णय किया जाने वाला एक प्रशासनिक विषय है और इस शब्द की किसी विशिष्ट परिभाषा के अभाव में इसे दरों के मान में शामिल करना आवश्यक नहीं पाया जाता और इसलिए इसे हटा दिया जाता है।

(xxiii) प्रयोक्ताओं द्वारा किए गए अनुरोध पर वीएसएल प्रयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतान/पत्तन द्वारा विलंबित वापसी अदायगी के लिए दंडात्मक दर अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में प्रस्तावित 18% से घटाकर 12% करने पर सहमत हो गया है। प्रस्तावित संशोधन स्वीकार किया जाता है। विलंबित भुगतान पर

ब्याज लगाने के संदर्भ में प्रस्तावित प्रावधान एजेंसी के परिवर्तन से संबंधित है। यह एक कार्यविधिक विषय है तथा प्रशुल्क से संबंधित नहीं है और इसलिए इसे दरों के मान में शामिल करना आवश्यक नहीं है। अन्य महापत्तनों और निजी आपरेटरों के लिए लागू साझा निर्धारण इस मामले में भी शामिल किया जाता है।

- (xxiv) वीएसएल ने अपने प्रारंभिक प्रस्तावित दरों के मान में उपस्कर को पहुंची किसी क्षति, खराबी के मामले में प्रयोक्ताओं से उपस्कर की क्षति लागत/प्रतिस्थापन लागत वसूल करने का प्रस्ताव किया था। चूंकि, उपस्कर को बीमाकृत किया जाना प्रस्तावित है और बीमा लागत पर भी प्रशुल्क नियतन के लिए विचार किया जाता है, इसलिए प्रयोक्ताओं से पृथक रूप से क्षति की लागत का वहन करने की अपेक्षा करना उपयुक्त नहीं है, क्योंकि क्षति/प्रतिस्थापन की लागत, अगर कोई है, का दावा बीमा कंपनी से किया जाना होगा। वीएसएल ने बीमा कंपनी द्वारा दावे के निपटान पर बाद में समायोजित की जाने वाली क्षति की पूर्वानुमानित लागत किराएदार से जमा कराने की अपेक्षा करने का प्रस्तावित प्रावधान बाद में संशोधित किया है और इस प्रावधान को केवल ऐसे मामले, जहां वीएसएल के अतिरिक्त किसी एजेंसी द्वारा जहाजी कुली का प्रचालन किया जाता है, में ही लागू करने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित प्रावधान अन्य निजी आपरेटरों द्वारा निर्धारित प्रावधान के अनुसार नहीं पाया जाता और यहां तक कि प्रयोक्ताओं ने इस प्रावधान को हटाने का अनुरोध किया है। यह मुददा अपने टर्मिनल में अन्य जहाजी कुलियों की अनुमति देते समय वीएसएल द्वारा निपटाया जाना चाहिए। इसे ध्यान में रखते हुए, प्रयोक्ताओं से क्षति की वसूली से संबंधित प्रावधान प्रस्तावित दरों के मान से हटाया जाता है।
- (xxv) विदेशगामी और तटीय के रूप में पोत के निर्धारण के लिए मानदंड निर्धारित करने का प्रावधान प्रयोक्ताओं द्वारा दिए गए सुझावों के दृष्टिगत संशोधित किया जाना प्रस्तावित है। चूंकि, इस संबंध में मौजूदा प्रावधान सभी महापत्तनों/निजी आपरेटरों के लिए समरूप निर्धारित किए जाते हैं, इसलिए वीएसएल द्वारा सुझाव दिया गया संशोधन स्वीकार नहीं किया जाता है। इसलिए, सभी महापत्तनों/निजी आपरेटरों द्वारा साझा रूप से अपनाने के लिए निर्धारित प्रावधान दरों के मान में शामिल किया जाता है।
- (xxvi) प्रयोक्ताओं ने पहले स्लैब के लिए वर्थ किराया प्रभार कम करने का अनुरोध किया है। यहां यह उल्लेख करना संगत है कि संशोधित प्रस्तावित दरों के मान में वर्थ किराया मार्च, 2004 में सूचित सरकार के निर्णयानुसार एकल स्लैब के लिए प्रस्तावित किया गया है। इसके अतिरिक्त, विदेशगामी पोत के लिए प्रस्तावित दर वीपीटी में विद्यमान वर्थ किराया से कम है। इसलिए, वीएसएल द्वारा प्रस्तावित दर स्वीकार की जाती है।
- (xxvii) तटीय पोत के लिए वर्थ किराया विदेशगामी पोत के दर का 70% प्रस्तावित किया गया है और डॉलर मूल्यवर्गित दर को रूपए के रूप में परिवर्तित करने के लिए 44 रूपए प्रति टन की वर्तमान विनियम दर का प्रयोग किया जाता है। यह दिनांक 1 फरवरी, 2005 के पूर्व सभी महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में समान रूप से अनुपालन किए जा रहे सरकार के पूर्व दिशानिर्देशों के अनुरूप है। तथापि, नौवहन मंत्रालय, भारत सरकार ने हाल ही में इस प्राधिकरण को यह निर्देश देते हुए कि तटीय पोतों के लिए पोत—संबद्ध प्रभार अन्य पोतों के लिए प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होना चाहिए, दिनांक 1 जनवरी, 2005 को एक नीतिगत निर्देश जारी किया है। इसने यह भी निर्णय लिया है कि तापीय कोयले, कच्चे तेल सहित पीओएल के अतिरिक्त, कार्गो/कंटेनर संबद्ध प्रभार भी तटीय कंटेनर/कार्गो के लिए सामान्य कार्गो/कंटेनर संबद्ध प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होना चाहिए।

इस निर्देश के अनुपालन में इस प्राधिकरण ने इस आशय की सामान्य शर्त प्रविष्ट करके सभी महापत्तनों और निजी टर्मिनल आपरेटरों के दरों के मान को संशोधित करते हुए दिनांक 7 जनवरी, 2005 का आदेश संख्या टीएमपी/4/2004—सामान्य पारित किया है। यह आदेश दिनांक 1 फरवरी, 2005 से प्रभावी है।

बाद में, भारत सरकार, नौवहन सङ्क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटी एंड एच) ने तटीय कार्गो/कंटेनरों के लिए रियायती प्रभारों संबंधी अपने पूर्ववर्ती निर्देश से लौह—अयस्क और लौह—अयस्क पैलेट्स को छूट देने के लिए 9 मार्च, 2005 को एक अन्य नीतिगत निर्देश जारी किया है।

तदनुसार, तटीय पोतों के लिए पोत-संबद्ध प्रभार वीएसएल द्वारा विचार किए गए 70% की तुलना में विदेशगामी पोत के लिए प्रशुल्क के 60% पर निर्धारित किया जाता है। वीएसएल द्वारा डॉलर मूल्यवर्गित दर का रूपए में परिवर्तन करने के लिए प्रयुक्त विनिमय दर को दिनांक 1 फरवरी, 2005 की यथास्थिति वीपीटी द्वारा मानी गई दर अर्थात् 43.52 रूपए पर संशोधित किया जाता है।

तटीय कार्गो के लिए पृथक प्रशुल्क भी इस संबंध में विशिष्ट निर्देशों के अनुपालन में कार्गो-संबद्ध प्रभारों की विशिष्ट मर्दों के मामले में अन्य सामान्य कार्गो के लिए प्रशुल्क के 60% पर निर्धारित किया जाता है। तथापि, यह रियायत सरकार के निर्देशों के अनुसार तैयारी कोयले, क्रूड सहित पीओएल, लौह अयस्क पैलेट्स के लिए लागू नहीं होगी। प्रस्तावित दरों का मान तदनुसार संशोधित किया गया है।

(xxviii) बर्थ किराया का परिकलन उस समय जब पहला लाइन बर्थ पर आते समय किनारे पर आता है, जबकि बर्थ से हटने के समय अंतिम लाइन जाता है, से किया जाना प्रस्तावित है। ऐसा प्रावधान किसी अन्य महापत्तन/निजी आपरेटर के मामले में निर्धारित नहीं किया गया है। बर्थ किराया उस समय जब पोत बर्थ पर आता है/बांधा जाता है, से लगाया जाता है। इसलिए, वीपीटी के दरों के मान में निर्धारित प्रावधान के अनुरूप प्रस्तावित प्रावधान संशोधित किया जाता है। प्रसंगवश यहां तक कि साउथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल) ने प्रशुल्क नियतन के अपने प्रस्ताव में ऐसे प्रावधान का प्रस्ताव किया था, जिसे इस प्राधिकरण द्वारा संशोधित किया गया था।

(xxix) यह प्राधिकरण सदैव बल देता है कि प्रयोक्ताओं से पत्तनों/टर्मिनलों के कारण हुए विलम्ब के लिए भुगतान नहीं कराया जाना चाहिए। बर्थ किराया ऐसी अवधि के लिए नहीं लगाया जाना चाहिए, जब निजी आपरेटर अथवा पत्तन के हार्डर चल क्रेनों की विफलता के कारण प्रचालन नहीं हो सकता है। ऐसा प्रावधान इस प्राधिकरण द्वारा कोचीन पत्तन न्यास, वीपीटी और एसडब्ल्यूपीएल के दरों के मान में निर्धारित किया गया है। वीएसएल इस संबंध में संशोधित दरों के मान में उपयुक्त शर्त शामिल करने के लिए हमारे सुझाव पर सहमत हो गया।

(xxx) प्रस्तावित दरों का मान प्राथमिकता बर्थिंग और बेदखली प्राथमिकता के लिए अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार लगाना निर्धारित करता है। प्रयोक्ताओं ने वीएसएल से इस प्रावधान की समीक्षा करने का अनुरोध किया है। लाइसेंस करार में विशेष रूप से उल्लेख है कि लाइसेंसधारी सुविधाओं और सेवाओं का इष्टतम प्रयोग करने के लिए लाइसेंसदाता की पूर्व लिखित अनुमति से प्राथमिकता बर्थिंग स्कीम के लिए कोई भी करार कर सकता है। चूंकि, लाइसेंस करार में विशिष्ट उल्लेख मौजूद है और यह भी मानते हुए कि प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवस्था वीपीटी के मौजूदा दरों के मान में यथानिर्धारित के समान है, इसलिए इस व्यवस्था की वीएसएल में भी अनुमति दी जाती है।

(xxxi) वीएसएल ने लदान/उत्तराई प्रचालन पूरा हो जाने के बाद अपने बर्थ में पोतों के अधिक रुकने के मामले में दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगाने का प्रस्ताव किया है। दंडात्मक बर्थ किराया वीपीटी में मौजूदा दरों से लगभग 33% अधिक प्रस्तावित है। वीपीटी के दरों के मान में निर्धारित, परंतु उसके मामले में असंगत कुछ प्रावधानों को हटाया जाना प्रस्तावित है। कुछ प्रयोक्ताओं ने वीएसएल से कार्गो प्रचालन को पूरा करने के बाद 7 घंटे तक पोत के रुकने की अवधि बढ़ाकर दंडात्मक बर्थ किराया से संबंधित प्रावधानों को संशोधित करने और वीपीटी के दरों के मान में विद्यमान प्रावधानों के अनुसार सही मामलों में अतिरिक्त समय की अनुमति देने का अनुरोध किया है। वीएसएल ने प्रयोक्ताओं द्वारा किए गए अनुरोध पर भी सहमति दी है। इस आशय के लिए वीपीटी के दरों के मान में निर्धारित उपयुक्त प्रावधानों को शामिल करके प्रस्तावित दरों का मान संशोधित किया जाता है।

विभिन्न वस्तुओं के लिए हुक उत्पादन मानदंड वीपीटी के दरों के मान में मौजूदा स्तर पर प्रस्तावित है। इसने स्पष्ट किया है कि वीपीटी के मानदंडों को अपनाया जाता है, क्योंकि उसके पास दोनों बर्थ पर उनके द्वारा तैनात किए गए उपस्कर की उत्पादकता के आधार पर उत्पादन मानदंडों का प्रस्ताव करने के लिए वास्तविक प्रचालनों में पर्याप्त अनुभव नहीं है।

वीएसएल द्वारा तैनात किए गए उपस्कर के कार्यनिष्ठादन के संदर्भ में उत्पादन मानदंड निर्धारित करना अधिक संगत है। फिर भी, यह मानना होगा कि वीएसएल ने हाल ही में प्रचालन प्रारंभ

किया है और इसलिए उनके पास स्वयं अपने मानदंड निर्धारित करने के लिए वास्तविक प्रचालन में पर्याप्त अनुभव नहीं है। इसे ध्यान में रखते हुए, यह प्राधिकरण वीपीटी के दरों के मान में निर्धारित स्तर पर वीएसएल द्वारा प्रस्तावित उत्पादन मानदंडों को स्वीकार करता है। चूंकि, उत्पादन मानदंड प्रकृति में गतिशील हैं और इन्हें आवधिक रूप से संशोधित करने की अपेक्षा होती है, इसलिए मानदंड नियत करने के लिए केवल सिद्धांत निर्धारित करना अधिक व्यावहारिक हो सकता है तथा संबंधित पत्तन अथवा आपरेटर वास्तविक मानदंड अधिसूचित कर सकते हैं। वीएसएल से वास्तविक प्रचालन में प्राप्त अनुभव के आधार पर अगली समीक्षा/संशोधन के समय इस बिंदु पर विचार करने का सुझाव दिया जाता है।

प्रयोक्ताओं पर वीपीटी के स्तर पर उत्पादन मानदंड निर्धारित करने से कोई प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ेगा, क्योंकि वीएसएल में उत्पादकता बेहतर कही जाती है। इसलिए, यह प्राधिकरण वीएसएल द्वारा प्रस्तावित दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार, जो वीपीटी के दरों के मान में निर्धारित दरों से थोड़ा अधिक है, अनुमोदित करता है।

यहां तक कि यद्यपि, वीएसएल ने वीपीटी के समान स्तर पर दंडात्मक बर्थ किराए के लिए मानदंड बनाए रखने के लिए प्रयोक्ताओं की मांग पर सहमति दी है, फिर भी दंडात्मक बर्थ किराया लगाए बिना लदान/उत्तराई के पूरा होने के बाद पोत के रुकने के घंटों की संख्या वीपीटी के दरों के मान में निर्दिष्ट छूट अवधि से कम प्रस्तावित है। वीएसएल ने वीपीटी के दरों के मान में निर्धारण की तुलना में पोत के रुकने के घंटों में कमी करने के प्रस्ताव का कोई औचित्य प्रस्तुत नहीं किया है। स्वयं अपना उत्पादन मानदंड निर्धारित करने के लिए पर्याप्त अनुभव नहीं होने के बारे में वीएसएल का कथन पोत के रुकने के मामले में भी समान रूप से लागू होगा। इसलिए, यह प्रावधान वीपीटी से भिन्न निर्धारित करने का कोई कारण नहीं है। इसे ध्यान में रखते हुए, प्रचालन पूरा होने के बाद पोत के रुकने से संबंधित प्रावधान वीपीटी के मौजूदा दरों के मान में निर्धारित प्रावधानों के अनुरूप संशोधित किया जाता है।

(xxxii) घाटशुल्क दर वीपीटी की दरों से लगभग 15% से 30% अधिक प्रस्तावित है। कोयला, कोक के मामले में वृद्धि वीपीटी की दरों की तुलना में 27% अधिक प्रस्तावित है, उर्वरक के लिए यह 5% अधिक, ग्रेनाइट और एल्युमिना के लिए यह वीपीटी में मौजूदा दरों से लगभग 20% अधिक है। इसी प्रकार, यानान्तरण कार्गो के लिए प्रभार वीपीटी में लागू 125% की तुलना में लागू घाटशुल्क का 150% प्रस्तावित है। किसी भी प्रयोक्ता द्वारा प्रस्तावित दरों पर कोई आपत्ति नहीं उठाई गई है। जैसा पहले वर्णन किया गया है, प्रयोक्ताओं को वीपीटी की सुविधाओं का प्रयोग करने की परांद होगी। इस स्थिति के दृष्टिगत वीएसएल द्वारा प्रस्तावित दरें अनुमोदित की जाती हैं।

वीएसएल ने खाद्य तेल और मशीनरी के मामले में मूल्यानुसार दर लगाने का प्रस्ताव किया है और अनुमोदित करने का अनुरोध किया है, क्योंकि ऐसी दरें वीपीटी और अन्य महापत्तनों में मौजूद पाई गई हैं। प्रस्तावित मूल्यानुसार दर इस चरण पर अनुमोदित की जाती है। तथापि, वीएसएल को इन मदों के लिए विशिष्ट दर प्रस्तावित करने और अगली समीक्षा/संशोधन के लिए प्रस्ताव तैयार करते समय घाटशुल्क अनुसूची को सरलीकृत तथा युक्तिसंगत बनाने का सुझाव दिया जाता है।

धातु स्क्रैप के यातायात को अनिर्दिष्ट श्रेणी के अधीन माना गया है और घाटशुल्क से आय का अनुमान इस श्रेणी के अधीन प्रस्तावित दो दरों में से अधिक दर को मानते हुए किया गया है। वीएसएल अपने द्वारा पहले प्रस्तावित दरों के दो सेट की बजाय अनिर्दिष्ट श्रेणी के लिए एक दर पर सहमत हो चुका है। तथापि, संशोधन को प्रस्तावित दरों के मान और आय के अनुमान में प्रदर्शित नहीं किया गया है। इसे ध्यान में रखते हुए, अनामोदिष्ट सामग्रियों पर घाटशुल्क से संबंधित दूसरी प्रविष्टि को हटाते हुए प्रस्तावित दरों के मान को संशोधित किया जाता है और आय के अनुमान में वीएसएल द्वारा माने गए अनुसार स्क्रैप के लिए 44 रुपए प्रति टन पर एक पृथक प्रविष्टि की जाती है।

(xxxiii) संशोधित प्रस्तावित दरों के मान में वीएसएल ने लाए गए, परंतु नौभरण नहीं किए गए कार्गो के मामले में घाटशुल्क लगाने के बारे में पूर्व प्रस्तावित प्रावधान हटा दिया है। इसकी तुलना में,

यह निःशुल्क अवधि की अनुमति दिए बिना कार्गों पर विलम्ब शुल्क लगाने का प्रस्ताव करता है। प्रस्तावित प्रावधान उचित पाया जाता है, क्योंकि यह कोई शटआउट प्रभार लगाने का प्रस्ताव नहीं करता। इसलिए, प्रस्तावित प्रावधानों को स्वीकार किया जाता है।

(xxxiv) प्रस्तावित विलम्ब शुल्क प्रभार वीपीटी की मौजूदा दरों से कम है। इसने सामग्रियों की प्राप्ति की वास्तविक तारीख से निर्यात के मामले में 20 निःशुल्क दिवस और उत्तराई के पूरा होने के बाद वाले दिन से आयातों के मामले में 3 निःशुल्क दिवस की अनुमति देने का प्रस्ताव किया है। प्रयोक्ताओं ने वीपीटी द्वारा अपने सामान्य संशोधन मामले में दिए गए प्रस्ताव के अनुरूप निर्यात कार्गों के लिए निःशुल्क अवधि 30 दिनों तक बढ़ाने का अनुरोध किया है। प्रयोक्ताओं द्वारा की गई तुलना उपयुक्त नहीं पाई जाती है, क्योंकि निःशुल्क दिवसों का निर्धारण मुख्यतः उपलब्ध बैकअप क्षेत्र और विभिन्न कार्गों के रुकने की अवधि द्वारा किया जाता है। इसे ध्यान में रखते हुए, वीएसएल द्वारा प्रस्तावित निःशुल्क दिवसों को स्वीकार किया जाता है।

अनुमत्य निःशुल्क दिवसों में रविवार, सीमाशुल्क अवकाश और वीपीटी तथा वीएसएल के गैर-कार्य दिवस शामिल नहीं हैं। प्रस्तावित प्रावधान अन्य महापत्तनों और निजी टर्मिनलों में लागू शर्त के अनुसार है और इसलिए स्वीकार किया जाता है।

(xxxv) बंदरगाह चल क्रेन के लिए प्रस्तावित प्रभार 64/- रुपए प्रति टन है और बंदरगाह चल क्रेन तथा जहाजी कुली सेवाएं सहित प्रयोक्ता द्वारा दोनों सेवाएं प्राप्त करने के मामले में 70/- रुपए प्रति टन की संयुक्त दर का प्रस्ताव किया गया है। प्रयोक्ता द्वारा बंदरगाह चल क्रेन का प्रयोग न किए जाने पर वीएसएल का कोई प्रभार वसूल करने का प्रस्ताव नहीं है।

इसके अलावा, अलग-अलग वस्तुओं के लिए जहाजी कुली सेवाओं के प्रभार अलग से प्रस्तावित किए गए हैं। वीएसएल जहाजी कुली सेवाओं के लिए प्रस्तावित वस्तुवार दरों का आधार प्रस्तुत करने की स्थिति में नहीं है।

चूंकि, बंदरगाह चल क्रेन (एचएमसी) सेवा प्राप्त करना और/अथवा वीएसएल द्वारा प्रस्तावित जहाजी कुली सेवाएं बैकल्पिक हैं, इसलिए वीएसएल द्वारा प्रस्तावित दरें स्वीकार की जाती हैं। ग्रेनाइट के लिए जहाजी कुली प्रभार के मामले में, जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, वीएसएल द्वारा अपने मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित 45/- रुपए प्रति टन की दर की अनुमति दी जाती है।

वीएसएल ने जहाजी कुली सेवाएं प्रदान करने के लिए किसी उत्पादकता मापदंड का प्रस्ताव नहीं किया है, क्योंकि इसे इस प्रचालन का पर्याप्त अनुभव नहीं है। वीएसएल को परामर्श दिया जाता है कि वास्तविक प्रचालन में प्राप्त अनुभव के आधार पर समीक्षा के लिए/प्रशुल्क संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय दक्षता मानदंड निर्धारित किया जाए।

(xxxvi) धूल रोकने (दबाने) के लिए सेवा प्राप्त करने हेतु बल्क कार्गों पर 1.41 रुपए प्रति टन के प्रभार का प्रस्ताव है। यह उल्लेख करना उचित है कि धूल रोकने (दबाने) के लिए वीपीटी के दरों के मान में अनुमोदित दर 0.75 रुपए प्रति टन है। परंतु इस दर में केवल सीधे प्रचालन की लागत शामिल है। वीपीटी द्वारा हाल ही में सामान्य संशोधन के लिए प्रस्तुत प्रस्ताव में इस सेवा के लिए ड्राई बल्क में मामले में 1.50 रुपए प्रति टन और बल्क कार्गों के लिए लगभग 1 रुपया प्रति टन का प्रस्ताव किया गया है। वीएसएल को धूल रोकने (दबाने) की प्रणाली पर 2.3 करोड़ रुपए निवेश करने का प्रस्ताव है। ड्राई बल्क कार्गों के यातायात पूर्वानुमानों और प्रस्तावित निवेश पर विचार करते हुए धूल रोकने (दबाने) के लिए प्रस्तावित दर को स्वीकार किया जाता है।

(xxxvii) खुले ढेर लगाने के स्थान के लिए भंडारण प्रभार वीपीटी में 230.70 रुपए प्रति 100 वर्गमीटर प्रति पखवाड़ा की तुलना में 276 रुपए प्रति 100 वर्गमीटर प्रति पखवाड़ा लगाने का प्रस्ताव है। वीएसएल ने प्रस्तावित दर को न्यायोचित ठहराया है, जोकि वीपीटी दर से अधिक है, क्योंकि यह बिना किसी सुरक्षा प्रबंधों के सीमाशुल्क आबद्ध क्षेत्र के बाहर वीपीटी को किराए पर दी गई अविकसित भूमि की तुलना में एक विकसित भूमि में खुला भंडारण स्थान प्रदान करता है। वीएसएल ने तर्क दिया है

कि उच्च भंडारण प्रभार टर्मिनल में कार्गो के लंबी अवधि के लिए भंडारण के विरुद्ध एक निवारक के रूप में काम करेगा। इस स्थिति के मद्देनजर, वीएसएल द्वारा प्रस्तावित भंडारण प्रभार का अनुमोदन किया जाता है। तथापि, वसूली की इकाई वीएसएल की सहमति के अनुसार इकाई दर में तदनुरूपी परिवर्तनों के साथ साप्ताहिक आधार पर संशोधित की जाती है।

- (xxxviii) पोतों को जलापूर्ति के लिए प्रभार वीपीटी के दरों के मान में निर्धारित के समान प्रस्तावित किए गए हैं। इस प्राधिकरण ने वीसीटीपीएल के लिए भी समान दरें अनुमोदित की हैं। तथापि, तटीय पोत के लिए प्रशुल्क को विदेशगामी पोत के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क के 60% की दर पर निर्धारित करते हुए सरकार के हाल के निर्देश के अनुसार संशोधित किया गया है।
- (xxxix) अन्य सेवाओं के लिए प्रभार वीसीटीपीएल के समान प्रस्तावित किए गए हैं। चूंकि, ये सेवाएं अनिवार्य किसी की न होकर वैकल्पिक हैं, इसलिए यह प्राधिकरण प्रस्तावित दर का अनुमोदन करता है। वाहन प्रवेश शुल्क की वसूली के संबंध में इसने कार्गो की सुपुर्दगी/प्रेषण के लिए टर्मिनल में प्रवेश करने वाले वाहनों से यह शुल्क वसूल न करने का प्रस्ताव किया है।
- (xi) अधिनियम में प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था के संदर्भ में इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरें निजी टर्मिनलों के मामले में केवल उच्चतम सीमा स्तर की हैं और उन्हें निर्धारित दरों से निम्न दरों पर प्रभार वसूल करने का विवेकाधिकार प्राप्त है। जब इस विवेकाधिकार का प्रयोग किया जाता है, तब दरों के मान में एक विशिष्ट मात्रात्मक छूट योजना शामिल करना तर्कसंगत है, ताकि निर्धारित शर्तें पूरी करने वाले उन सभी प्रयोक्ताओं को एक न्यूनतम रस्तर पर एक समान छूट प्राप्त हो सके। यह उल्लेखनीय है कि ऐसी छूट जेएनपीटी, एनएसआईसीटी और पीएसए सिकाल के दरों के मान में निर्धारित की गई है। निजीकरण उद्देश्यों में से एक प्रचालनों में दक्षता लाना और प्रयोक्ताओं के लिए लागत में कमी करना है। इसलिए, वीएसएल को परामर्श दिया जाता है कि प्रचालन में प्राप्त अनुभव के आधार पर प्रशुल्क की अगली सामान्य समीक्षा के लिए अपना प्रस्ताव तैयार करते समय दक्षता-संबद्ध प्रशुल्क योजना तैयार करने पर विचार किया जाए।
- (xli) कुछ प्रस्तावित प्रावधानों, जोकि अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों पर लागू साझा शर्तों के अनुसार नहीं हैं, को संशोधित कर दिया गया है।
- (xlii) इस प्राधिकरण द्वारा पहले अनुमोदित अंतरिम प्रशुल्क इस आदेश के क्रियान्वित होने तक लागू होना जारी रहेंगे।

**11.1 परिणामतः** और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण अनुबंध-II के रूप में संलग्न दरों के मान का अनुमोदन करता है।

**11.2.** पोत—संबद्ध प्रभारों से संबंधित दरें और शर्तें इस आदेश के साथ कि भारत के राजपत्र में अधिसूचित होने की तारीख से 30 दिन की समाप्ति के बाद प्रभावी हो जाएंगी।

**11.3.** कार्गो—संबद्ध प्रभारों और अन्य विविध प्रभारों से संबंधित दरें और शर्तें इस आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित होने की तारीख से 15 दिन की समाप्ति के बाद प्रभावी हो जाएंगी।

**11.4.** पहले अनुमोदित अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था इस आदेश में अनुमोदित दरों के मान के क्रियान्वयन तक लागू रहेंगी।

**11.5.** दरों का मान इसके क्रियान्वयन की प्रभावी तारीख से 2 वर्ष के लिए लागू रहेगा, जिसके बाद इसे प्रदत्त अनुमोदन स्वतः व्यवपगत हो जाएगा, जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा इसे विशिष्ट तौर पर आगे न बढ़ाया जाए।

अ० ल० बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/04-असा०]

अनुबंध—।

## विजाग सीपोर्ट लिमिटेड का समेकित लागत विवरण

(करोड़ रुपए)

विवरण	वीएसएल द्वारा प्रस्तुत			संशोधित अनुमान		
	2004-05	2005-06	2006-07	2004-05	2005-06	2006-07
यातायात (एमएमटी)	1.06	4.20	5.24	1.06	4.20	5.24
I) <u>प्रचालन आय</u>						
(i) घाट शुल्क	3.33	13.67	16.93	3.33	12.66	15.67
(ii) बर्थ किराया	0.76	3.15	3.87	0.73	3.05	3.74
(iii) धूल हटाने के प्रभार	0.08	0.25	0.32	0.08	0.25	0.32
(iv) चल बंदरगाह क्रेन किराया	1.69	6.72	8.38	1.69	6.72	8.38
(v) जहाजी कुली	1.62	6.10	7.55	1.62	6.10	7.55
(vi) जहाजी कुली एवं क्रेन किराया प्रभार	1.85	7.35	9.17	1.85	7.35	9.17
(vii) प्लॉट का किराया	0.22	0.44	0.44	0.22	0.44	0.44
II) <u>कुल प्रचालन व्यय</u>	9.54	37.68	46.66	9.51	36.57	45.27
(i) वेतन एवं मजूरी	1.33	2.09	2.20	1.33	2.09	2.20
(ii) किराया	0.42	0.42	0.42	0.55	0.55	0.55
(iii) ईधन/विद्युत	1.35	2.51	2.71	1.35	2.51	2.71
(iv) मरम्मत एवं अनुरक्षण	2.53	3.80	3.80	2.53	3.80	3.80
(v) बीमा	0.79	1.14	1.08	0.79	1.14	1.08
(vi) रॉयल्टी	0.70	2.88	3.56	0.00	0.00	0.00
(vii) विपणन व्यय	0.05	0.19	0.23	0.05	0.19	0.23
(viii) प्रशासनिक व्यय	0.69	1.04	1.04	0.61	0.92	0.92
(ix) जल प्रभार	0.06	0.09	0.09	0.06	0.09	0.09
(x) कर्मचारी वापस भेजना	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50
(xi) कार्गो प्रहस्तन व्यय	1.41	5.84	7.21	1.41	5.84	7.21
(xii) अपफ्रंट शुल्क और प्रारंभिक तथा प्रचालन-पूर्व व्यय का परिशोधन	0.49	0.49	0.49	0.49	0.49	0.49
(xiii) मूल्यहास	6.70	6.70	6.70	6.70	6.70	6.70
<u>कुल प्रचालन व्यय (II)</u>	17.02	27.69	30.03	16.36	24.83	26.48
III) <u>निवल प्रचालन आय (I-II)</u>	(7.48)	9.99	16.62	(6.85)	11.74	18.79
IV) ऋणों पर ब्याज	3.08	9.23	8.89	3.08	9.23	8.89
V) लाइसेंस अवधि के अंत में प्राप्त अंत्य मूल्य को वापस क्रेडिट करना	0.00	0.00	0.00	0.01	0.02	0.02
VI) ब्याज और लाइसेंस अवधि के अंत में प्राप्त अंत्य मूल्य को वापस क्रेडिट करने के बाद निवल अधिशेष/घाटा	(10.56)	0.76	7.73	(9.92)	2.53	9.92
VII) कर	0.00	0.06	0.58	0.00	0.00	0.00

(करोड़ रुपए)

विवरण	वीएसएल द्वारा प्रस्तुत			संशोधित अनुमान		
	2004-05	2005-06	2006-07	2004-05	2005-06	2006-07
VIII) ब्याज और लाइसेंस अवधि के अंत में वापसी योग्य प्रतिभूति जमा को वापस क्रेडिट करने के बाद निवल अधिशेष/घाटा	(10.56)	0.70	7.16	(9.92)	2.53	9.92
IX) निधियों के स्रोत उधार ली गई निधियाँ व्यवसाय में न लगाई गई बिना इकिवटी की निधियाँ				101.50	101.50	93.90
X) क्षमता उपयोग (%)	53%	70%	87.3%	54.45	47.66	47.77
XI) क्षमता उपयोग से संबद्ध 20% की दर पर इकिवटी पर आय	6.77	8.98	11.20	5.77	6.67	8.34
XII) इकिवटी पर आय के बाद निवल घाटा (-)/अधिशेष(+)	(17.33)	(8.28)	(4.04)	(15.70)	(4.14)	1.58
XIII) प्रचालन आय के % के रूप में निवल घाटा(-)/अधिशेष(+)	-1.82%	-22%	-9%	-165%	-11%	3%
XIV) प्रचालन आय के % के रूप में औसत निवल घाटा		-71%			-58%	

अनुबंध—II

**विजाग सीपोर्ट लिमिटेड**  
दरों का मान  
खंड — 1

1.1. परिभाषाएँ — सामान्य

इस दरों के मान में जब तक कि संदर्भ के अनुसार अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:-

- (1) “पत्तन” का अभिप्राय विशाखापट्टनम पत्तन न्यास (वीपीटी) से है।
- (2) “वीएसएल” का अभिप्राय विजाग सीपोर्ट लिमिटेड नामक भारत में निगमित एक कंपनी, उसके उत्तराधिकारियों और प्रतिनिधियों से है।
- (3) ‘तीर्तीय पोत’ का अभिप्राय उस पोत से है, जोकि केवल भारत में स्थित किसी पत्तन या स्थान से भारत में स्थित किसी अन्य पत्तन या स्थान के बीच व्यापार में संलग्न है और उसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।
- (4) “विदेशगामी पोत” का अभिप्राय तटीय पोत से मिन्न किसी अन्य पोत से है।
- (5) “दिवस” का अभिप्राय किसी दिन के प्रातः 6.00 बजे से आरंभ होकर अगले दिन के प्रातः 6.00 बजे समाप्त होने वाली अवधि से होगा।

(6) "सप्ताह" का अभिप्राय 7 दिन की अवधि से होगा ।

### सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- (1) वीएसएल की सीमाओं के भीतर उत्तारी जाने वाली सभी वस्तुओं का मूल्यांकन आयत आवेदन के अनुसार किया जाएगा और शुल्क का भुगतान माल हटाने से पहले किया जाएगा ।
- (2) पोतलदान की जाने वाली सभी वस्तुओं का मूल्यांकन निर्यात आवेदन के अनुसार किया जाएगा और शुल्क का भुगतान वस्तुओं के पोतलदान से पहले किया जाएगा ।
- (3) किसी भी पोत के 'विदेशगामी' अथवा 'तटीय' पोत होने की स्थिति का निर्णय करने के लिए महानिदेशक नौवहन द्वारा जारी इसका प्रमाणपत्र संगत कारक होगा । तटीय यात्राओं के लिए अनुमत्य विदेशगामी पोत और उनके द्वारा ढोए जाने वाले कार्गो/कंटेनर ऐसी अनुमत्य यात्राओं के संबंध में रियायत के लिए पात्र होंगे ।
- (4)
  - (i) सामान्य व्यापार लाइसेंस के साथ भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है ।
  - (ii) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत महानिदेशक नौवहन द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है ।
  - (iii) ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरों की वसूली पोत द्वारा तटीय कार्गो का लदान आरंभ करने के समय से लदान करने वाले पत्तन द्वारा विदेशगामी पोत की जाएंगी ।
  - (iv) ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा उत्तराई प्रचालन पूरा करने तक के लिए ही वसूल की जाएंगी, उसके तत्काल पश्चात माल उतारने वाले पत्तन द्वारा विदेशगामी पोत की दरें वसूल की जाएंगी ।
  - (v) महानिदेशक नौवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले नियत भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों की पात्रता के वास्ते कोई अन्य दस्तावेज आवश्यक नहीं होगा ।
- (5) पोत—संबद्ध प्रभार पोत स्वामियों/स्टीमर एजेंटों से वसूल किए जाएंगे । जहां कहीं भी दरें अमरीकी डालरों में मूल्यवर्गीत की गई हैं, प्रभार भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा इसके किसी सहायक बैंक अथवा अन्य सरकारी क्षेत्र के बैंक द्वारा समय-समय पर यथा विनिर्दिष्ट के अनुसार अधिसूचित बाजार क्रय दर पर उसके बराबर भारतीय रूपयों में अमरीकी मुद्रा के परिवर्तन के बाद भारतीय रूपयों में वसूल किए जाएंगे । पोत के पत्तन सीमा में प्रवेश के दिन को ऐसे परिवर्तन का दिन माना जाएगा ।
- (6) वीएसएल के भीतर पोतों के 30 दिन से अधिक ठहरने के मामलों में विनिमय दर की पोत के आगमन की तारीख से 30 दिन में एक बार नियमित समीक्षा की जाएगी । ऐसे मामलों में बिल तैयार करने का आधार समीक्षा के समय प्रभावी उचित विनिमय दर के संदर्भ में भावी प्रभाव से बदल जाएगा ।
- (7) विविध प्रभार की वस्तुओं के पैकेजों पर प्रभार अलग-अलग वस्तुओं पर लागू दर के अनुसार वसूल किए जाएंगे ।
- (8) वापसी अदायगी तभी की जाएगी, जब राशि 100/-रुपए या उससे अधिक हो ।
- (9) देयताओं के परिकलन के प्रयोजनार्थ भार की इकाई 1 टन अथवा 1000 किंवद्दन, आयतन माप की इकाई 1 घनमीटर और क्षमता माप की इकाई भारी मात्रा में द्रवों के मामले में 1000 लीटर होगी ।
- (10) किसी मद के सकल भार या आयतन माप या क्षमता का परिकलन करने के लिए, जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट न किया गया हो, 0.5 तक के भिन्न को 0.5 इकाई और 0.5 तथा उससे अधिक के भिन्न को एक इकाई के रूप में गिना जाएगा ।

## (11) विलंबित भुगतानों/वापसी अदायगियों पर ब्याज

- (i) इस दरों के मान के अंतर्गत किसी प्रभार के विलम्ब से भुगतान पर प्रयोक्ता को 12% प्रतिवर्ष की दर पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करना होगा।
- (ii) इसी प्रकार, विलम्ब से वापसी अदायगी करने पर वीएसएल 12% प्रतिवर्ष की दर पर दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा।
- (iii) प्रयोक्ता द्वारा भुगतानों में विलम्ब की गणना वीएसएल द्वारा बिल तैयार करने की तारीख के केवल 10 दिन बाद से की जाएगी। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां महापत्तन न्यास अधिनियम में निर्धारित के अनुसार भुगतान सेवाएं प्राप्त किए जाने से पहले करना होता है और/अथवा जहां इस दरों के मान में प्रभारों का भुगतान अग्रिम तौर पर करना निर्धारित किया गया है।
- (iv) वापसी अदायगियों में विलम्ब सेवाएं पूरी होने की तारीख अथवा प्रयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत किए जाने की तारीख से केवल 20 दिन, जो भी बाद में हो, से गिना जाएगा।

(12) परिकलित सभी प्रभार प्रत्येक बिल में कुल जोड़ में अगले उच्चतर रूपए तक पूर्णांकित किए जाएंगे।

(13) मूल्यानुसार घाटशुल्क आयातों के मामले में लागत, बीमा, भाड़ा (सीआईएफ) मूल्य पर; निर्यातों के मामले में नौतल पर्यन्त निःशुल्क (एफओबी) मूल्य पर और तटीय माल के मामले में तटीय माल के बिल में उत्तिलिखित मूल्य पर परिकलित किया जाएगा। घाटशुल्क के प्रयोजनार्थ कार्गो के मूल्यांकन हेतु प्रवेश के सीमाशुल्क बिल/पोतलदान बिल/तटीय माल के बिल प्रमुख दस्तावेज होंगे और जहां पर यह उपलब्ध नहीं है, तब मूल्य का निर्धारण लदान के बिल/बीजक के आधार पर किया जाएगा।

(14) कार्गो—संबद्ध प्रभार के मामले में तटीय कार्गो के लिए निर्धारित रियायती प्रशुल्क पोत से तट तक हस्तांतरण और क्वे से भंडारण यार्ड तक के लिए घाटशुल्क सहित सभी संगत प्रहस्तन प्रभारों पर अनुमत्य होगा।

खंड — 2  
पोत—संबद्ध प्रभार

2.1. बर्थ किराया

## 2.1.1. पोतों के लिए बर्थ किराया अनुसूची

क्रम सं०	विवरण	इकाई	प्रति जीआरटी दर	
			विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
	बर्थ ईक्यू-८ और ईक्यू-९	प्रति घंटा या उसका भाग के शर्ताधीन	0.0014 न्यूनतम 28 अमरीकी डॉलर शर्ताधीन	0.037 न्यूनतम 740 रुपए के

बर्थ किराया से संबंधित सामान्य टिप्पणियाँ

- (1) पोत के अपनी स्थिति बदलने की 1 घंटे की अवधि के लिए बर्थ किराया 1 घंटे की अवधि के संबंधित खण्ड की शुरुआत के समय पोत की स्थिति के अनुसार प्रभारित किया जा सकता है।
- (2) बर्थ किराये की अवधि का परिकलन बर्थ में मूरिंग कार्य पूरा होने के समय से किया जाएगा।
- (3) किसी पोत के प्रस्थान के लिए तैयारी का संकेत दिए जाने के समय से 4 घंटे समाप्त होने के बाद पोत

पर कोई बर्थ किराया प्रभारित नहीं किया जाएगा । गलत संकेत दिए जाने के लिए एक दिन (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभार के बराबर दंडात्मक दर लगाई जाएगी ।

(4) जब कभी ब्रेकडाउन के कारण अथवा वीएसएल से संबंधित किसी अन्य कारणबश बदरगाह धल फ्रेन उपलब्ध न होने के कारण माल के लदान/उत्तराई प्रचालन न होने की अवधि के लिए कोई बर्थ किराया प्रभार देय नहीं होंगे ।

(5) बेदखली प्राथमिकता/प्राथमिकता बर्थ किराया :-

- किसी पोत को 'बेदखली प्राथमिकता' प्रदान करने के लिए एक दिवस (प्रत्येक एक घंटे की 24 इकाइयों) के लिए बर्थ किराया के बराबर शुल्क अथवा बर्थ में वास्तव में रुकने की कुल अवधि के लिए परिकलित बर्थ किराया का 100 प्रतिशत, जो भी अधिक हो, वसूल किया जाएगा ।
- किसी पोत को 'प्राथमिकता बर्थिंग' प्रदान करने के लिए एक दिवस (प्रत्येक एक घंटे की 24 इकाइयों) के लिए बर्थ किराया के बराबर शुल्क अथवा बर्थ में वास्तव में रुकने की कुल अवधि के लिए परिकलित बर्थ किराए का 75 प्रतिशत, जो भी अधिक हो, वसूल किया जाएगा ।
- जब कोई पोत न होने के कारण कोई कार्यशील बर्थ पहले ही खाली हो और कोई प्राथमिकता/बेदखली प्राथमिकता वाला पोत उस खाली बर्थ पर खड़ा कर दिया जाता है और इसके आगमन से पहले कोई भी पोत रास्ते में प्रतीक्षारत नहीं है अथवा रास्ते में प्रतीक्षारत पोत सभी प्रकार से तैयार नहीं हैं (दस्तावेजों का तैयार न होना/कार्गो की कमी/हॉलेज की कमी/हैच की धुलाई/प्राप्तकर्ता अथवा पोतवणिक काम करने के इच्छुक नहीं हैं), तब से प्राथमिकता बर्थिंग नहीं माना जाएगा और ऐसे मामलों में कोई प्राथमिकता बर्थिंग प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे ।
- उपर्युक्त के अनुसार प्राथमिकता/बेदखली प्राथमिकता प्रदान करने के लिए शुल्क निम्नलिखित श्रेणियों को छोड़कर सभी पोतों से वसूल किए जाएंगे :-

- रक्षा मंत्रालय के लिए कार्गो ढोने वाले पोत ।
- सदभावना यात्रा पर आने वाले रक्षा पोत ।
- महासागर विकास विभाग द्वारा अंटार्कटिका अभियान के परियोजनार्थ किराए पर लिए गए पोत ।
- कोई अन्य पोत, जिसके लिए नौवहन मंत्रालय द्वारा विशेष छूट प्रदान की गई हो ।
- तटीय पोत, जिन्हें प्राथमिकता बर्थिंग प्रदान की जाएगी, उन्हें प्राथमिकता बर्थिंग प्रभारों का भुगतान नहीं करना होगा ।

**टिप्पणी:** वीएसएल लाइसेंस करार के खंड 3.9 (ख) द्वारा शासित होता है, जिसमें यह प्रावधान किया गया है कि लाइसेंस धारक (वीएसएल) लाइसेंस दाता (वीपीटी) के लिखित पूर्वानुमोदन से बर्थों और उपस्कर्तों के प्रयोग को इष्टतम बनाने के लिए किसी एक अथवा अधिक रिपिंग लाइन्स अथवा पोत स्वामियों/प्रचालकों को वरीयता अथवा प्राथमिक बर्थिंग प्रदान कर सकता है ।

#### 2.1.2. दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार

यदि किसी पोत की बजह से होने वाले कारणों से मानदंड प्राप्त नहीं किया जाता है, तब खंड 2.1.4. में दिए गए मानदंडों के अनुसार बर्थ अधिभोग की अवधि से अधिक देर तक पोत के रुकने पर दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार देय हो जाएंगे ।

- पोत को कार्गो प्रचालन के पूरा होने के बाद बिना किसी दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार के निम्नलिखित अवधि के लिए बर्थ अधिभोग की अनुमति होगी :-

(क) 'सुरक्षा' अपेक्षा वाला कोई भी पोत — 10 घंटे  
 (ख) खाद्यान्नों वाले पोत, जिनमें धुंआ देना और निष्क्रिय करना अपेक्षित है — 10 घंटे  
 (ग) सभी अन्य मामलों में — 7 घंटे

(ii) दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार दसूल करने के प्रयोजनार्थ प्रत्येक पोत के लिए बर्थ अधिभोग निम्नलिखित शर्तों के अधीन होगा :—

(क) पोत के रुकने की अवधि का निर्णय करने के लिए मजदूरों द्वारा काम रुकने के कारण घाटा हुई शिफ्टों की संख्या और श्रमिक अवकाश को शामिल नहीं किया जाएगा।  
 (ख) जिस शिफ्ट में पोत बर्थ किया जाता है, वह पोत के बर्थ में रुकने की निर्णायक नहीं होगी, क्योंकि सामान्यतया पोत शिफ्ट के दौरान बर्थ किए जाते हैं और परिणामतः कम संख्या में हुकों की आवश्यकता पड़ती है।  
 (ग) नए कार्गो के मामले में तीन पारेषणों के औसत निष्पादन को अस्थायी तौर पर "मानदंड" निर्धारित किया जाएगा, जिसकी संशोधन के लिए छह महीने के बाद समीक्षा की जाएगी।  
 (घ) वीएसएल की वजह से होने वाले किसी कारण से काम रुकने को शामिल नहीं किया जाएगा।

(iii) (क) बाज़ों के माध्यम से बंकरों और अथवा जल की आपूर्ति के मामले में पोत को 8 घंटे के लिए दंडात्मक बर्थ किराया के बिना बर्थ में रुकने की अनुमति दी जाएगी।  
 (ख) जल आपूर्ति के मामले में पोत के साथ-साथ बार्ज के रुकने के समय में बारह घंटे के समय के लिए बिना किसी दंडात्मक बर्थ किराया के बर्थ पर रुकने की अनुमति होगी।  
 (ग) बार्ज से भिन्न स्रोतों के माध्यम से जल/बंकर लेने वाले पोतों को बिना दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार के कार्गो का लदान/उत्तराई कार्य पूरा होने के समय से आठ घंटे के लिए रुकने की अनुमति होगी।

2.1.3. अनुमत्य अवधि से अधिक समय तक रुकने के लिए दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार सामान्य बर्थ किराया के अलावा निम्नलिखित निर्धारित दरों पर लगाए जाएंगे :—

क्रम सं०	विवरण	इकाई	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
1.	6 घंटे तक	प्रति जीआरटी	0.016	0.042
2.	6 घंटे से अधिक और 12 घंटे तक	—वही—	0.032	0.84
3.	12 घंटे से अधिक और 18 घंटे तक	—वही—	0.064	1.67
4.	प्रतिदिन 18 घंटे से अधिक अथवा उसके भाग के लिए	—वही—	0.080	2.09

2.1.4. वस्तुवार प्रति हुक प्रति शिफ्ट उत्पादन दर

निर्यातों के लिए

आयातों के लिए

क्र.सं.	नामावली	प्रति हुक प्रति शिफ्ट उत्पादन(टन)	नामावली	प्रति हुक प्रति शिफ्ट उत्पादन(टन)
1.	कंटेनर (बक्से)	20	कंटेनर (बक्से)	22

2.	फैरो सिलिकॉन	102	फैरो सिलिकॉन	262
3.	सामान्य कार्गो	82	सामान्य कार्गो	86
4.	लौह एवं इस्पात	180	लौह एवं इस्पात	108
5.	लौह अयस्क एवं पैलेट्स (हाथों से लदान)	598	लौह अयस्क (हाथों से उतारना)	560
6.	मवका	61	मवका (बल्क)	234
7.	चीनी	94	चीनी (बोरे)	82
8.	गेहूं (बोरे)	91	गेहूं (बल्क)	134
9.	चावल (बोरे)	81	चावल	62
10.	चावल (बल्क)	80	रॉक फास्फेट	281
11.	एल्युमीनियम बिलेट्स	98	अमोनियम नाइट्रोट	347
12.	एल्युमीनियम छड़े	110	अमोनियम सल्फेट	210
13.	सी.पी. कोक	346	बाक्साइट (बोरे)	233
14.	सीमेट	102	बेटोनाइट	254
15.	चार्ज क्रोम	404	बल्गर गेहूं (बोरे)	62
16.	चिक पीज	219	कार्बन एनोइट्स	229
17.	क्रोम अयस्क	188	क्रोम अयस्क	206
18.	कोल तार (बोरे)	192	कोल तार पिच	77
19.	कॉफी (बोरे)	67	कोकिंग कोयला	
			(क) स्वतः निस्सरण गियर के साथ	
			पोत द्वारा निस्सरण	622
			(ख) गैर-स्वतः निस्सरण पोतों द्वारा	
			निस्सरण किया गया सभी	
			प्रकार का कोयला	360
20.	शुष्क खमीर	62	सीएसबी (बोरे)	74
21.	फैल्डस्पार	317	डीएपी (बल्क)	262
22.	फैनुग्रीक	99	डीबीएम (बोरे)	242
23.	फैरो क्रोम (बल्क)	341	डीबीएम (बल्क)	220
24.	फैरो क्रोम (बोरे)	226	डोलोमाइट	405
25.	फैरो मैग्नीज	99	कोयला / कोक (20000 से कम का पार्सल)	234
26.	ग्रेनाइट ब्लॉक्स	199	कोयला / कोक (20000 से अधिक का पार्सल)	361
27.	इल्मेनाइट सेंड	333	चूना-पत्थर	372
28.	केनफ	40	मोनो अमोनियम फास्फेट्स	210
29.	मैग्नीज अयस्क	310	एमओपी	267
30.	पैट कोक (बोरे)	83	तेल की बाल्टियां	57
31.	पिग आयरन	458	पेपर बण्डल	212
32.	क्वार्जाइट	117	पेट्रोलियम कोक	401
33.	सिलिकॉन मैग्नीज अयस्क (बोरे)	200	स्टीम कोयला	578
34.	सिलिकॉन मैग्नीज अयस्क (बल्क)	538	बुड़ पल्प	236
35.	सोया अरक	172	सल्फर	278
36.	तापीय कोयला	665	लकड़ी के लट्ठे	114
37.	सब्जियां	53	यूरिया	283

टिप्पणियां :-

(1) प्रति हुक प्रति शिप्ट उत्पादकता का परिकलन करने के लिए कार्य में लगे हुए हुकों की संख्या को हिसाब में लिया जाएगा ।

(2) निम्नलिखित दो मामलों को पोत के गैर-निष्पादन/खराब निष्पादन के रूप में माना जाएगा :—

- (क) यदि कोई पोत कम/अपर्याप्त कार्गो, अनुचित स्टोवेज, पोत के गियर की खराबी और निकासी प्रबंधों की कमी के कारण कम संख्या में हुकों के साथ कार्य करता है।
- (ख) जिस शिफ्ट में पोत वर्थ किया जाता है, उसके बाद वाली शिफ्टों में यदि वास्तविक हुक उत्पादन उक्त वस्तु के लिए निर्धारित मानदंड के अनुरूप नहीं होता है।

### 2.2. पोतों को जलापूर्ति के लिए प्रभार

क्रम सं०	विवरण	इकाई	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
1.	तट पर खड़े पोतों के स्वच्छ जल की आपूर्ति	प्रति 1000 लीटर या उसका भाग	3.241 न्यूनतम प्रभार 16.205 अमरीकी डॉलर के शर्ताधीन	84.65 न्यूनतम प्रभार 423.25 रुपए के शतार्धीन
2.	क्षेत्र दीवार, जेटटी और मूरिंग में नौका द्वारा पोतों को स्वच्छ जल की आपूर्ति	प्रति 1000 लीटर या उसका भाग	4.182 न्यूनतम प्रभार 20.912 अमरीकी डॉलर के शर्ताधीन	109.20 न्यूनतम प्रभार 546.00 रुपए के शतार्धीन

### खंड - 3 कार्गो—संबद्ध प्रभार

#### 3.1. घाट शुल्क

मद सं०	विवरण	इकाई	प्रति जीआरटी दर	
			तटीय कार्गो से भिन्न	तटीय कार्गो
1.	सभी प्रकार का कोयला (तापीय कोयला छोड़कर) कोक एवं कोल तार पिच	टन	33.00	19.80
2.	एल्युमिना (बल्क)	टन	36.00	21.60
3.	एल्युमिनियम, एल्युमिना इन्नोट, एल्युमिना बिलेट्स एवं एल्युमिना उत्पाद	टन	22.00	13.20
4.	एस्फाल्ट / बिटुमिन, बारेट्स, फील्ड्सपार, सीमेंट क्लिंकर (सीमेंट सहित), क्रोम अयस्क एवं मैंगनी अयस्क	टन	19.00	11.40
5.	ब्लॉस्ट भट्टी चूरा, बैटोनाइट, डोलोमाइट चिप्स एवं रिवर सैंड	टन	13.00	7.80
6.	कैल्सिनेड पेट्रोलियम कोयला	टन	36.00	21.60
7.	कार्स्टिक सोडा	प्रति किलोली०	35.00	21.00
8.	अनाज, खाद्यान्न, दालें एवं चीनी	टन	22.00	13.20
9.	चार्ज क्रोम, फैरो मैंगनीज, फैरो सिलिकॉन, सिलिकॉन मैंगनीज, हाईकार्बन फैरोक्रोम और अन्य अयस्क	टन	38.00	22.80
10.	कैमिकल्स	टन	55.00	33.00
11.	खाद्य तेल	किलोली०	16.00	9.60
12.	इलेक्ट्रिक सामग्री	मूल्यानुसार	0.27%	0.16%
13.	उर्वरक (एमओपी सहित)	टन	29.00	17.40

14.	ग्रेनाइट ब्लॉक एवं मार्बल	टन	44.00	26.40
15.	इलेमिनाइट सैड	टन	13.00	7.80
16.	लौह अयस्क	टन	22.00	22.00
17.	लौह अयस्क पिलेट्स	टन	23.00	23.00
18.	चूना—पत्थर	टन	30.00	18.00
19.	तरल अमोनिया, मोल्टन सल्फर, रॉक फास्फेट एवं सल्फर	टन	30.00	18.00
20.	मशीनरी	मूल्यानुसार	0.14%	0.08%
21.	मोलासिस	किलो	35.00	21.00
22.	सोया, रेपसीड जैसे सभी प्रकार के तेल अरक	टन	12.00	7.20
23.	पिग आयरन	टन	38.0	22.80
24.	आर.आर. सामग्री: एआई/एमजी एलॉयड पाउडर ब्राउन फ्यूज्ड एल्युमिना और बीएफए पूरी तरह जला हुआ चीनी मैग्नेसाइट(ग्रेड—94 एवं 60) चीनी फ्यूज्ड मैग्नेसाइट (ग्रेड—97 एवं 100) फ्यूज्ड मैग्नेशिया/फ्यूज्ड मैग्नासाइट/पूरी तरह जला हुआ मैग्नासाइट/डीबीएम विलंकर/एफ.एम. ग्रेड I, II और III कैल्सिनेड बॉक्साइट/रोटरी विलन कैल्सिनेड बॉक्साइट/रोटरी विलन बॉक्साइट/शॉफ्ट विलन कैल्सिनेड बॉक्साइट/ रिफ्रेस्टार बॉक्साइट/स्टॉर बॉक्साइट/राउंड विलन सुपर ग्रेड मैग्नेशिया ब्रिक्स/मैग्नासाइट ब्रिक/मैग्नेशिया ब्रिक्स ग्रोग/मैग्नासाइट ब्रिक ग्रोग मैग्नेशिया ग्रोग, मैग्नेशियम विलंकर एवं सी वाटर मैग्नेसाइट रिफ्रामूल राउंड विलन मिड आयरन—2 ग्रेड	टन	33.00	19.80
25.	इस्पात उत्पाद — सभी किस्में	टन	44.00	26.40
26.	स्टायरिन मोनोमार	टन	55.00	33.00
27.	तापीय कोयला	टन	19.00	19.00
28.	लकड़ी के लट्ठे एवं लकड़ी का सामान	1 घन मी०	22.00	13.20
29.	स्क्रेप	टन	44.00	26.40
30.	ऊपर वर्णन न की गई अनिर्दिष्ट वस्तुएं	टन	22.00	13.20

**टिप्पणी:** किसी कार्गो को 'अनिर्दिष्ट वस्तुएं' के रूप में वर्गीकृत करने से पहले संबंधित सीमाशुल्क वर्गीकरण से मिलान किया जाएगा, ताकि यह पता लगाया जा सके कि क्या कार्गो को ऊपर दी गई अनुसूची में उल्लिखित किसी विशिष्ट श्रेणी के अंतर्गत वर्गीकृत किया जा सकता है।

### 3.2. विशिष्ट मामलों के लिए घाट शुल्क प्रभार

निम्नलिखित विनिर्दिष्ट मामलों में घाटशुल्क प्रभार खण्ड 3.1 में विनिर्दिष्ट के अनुसार वसूल किए जाएंगे:-

- (i) पोत के नौतल पर ढोए जाने वाले यान।

(ii) परित्याग की गई वस्तुएं ।  
 (iii) पैकेज प्रदर्शित विवरण पर, चाहे वे खाली अथवा अंशतः खाली उतारे गए हों ।

### 3.3. संकटग्रस्त पोत से वस्तुओं पर घाटशुल्क प्रभार

मद सं0	विवरण	देय प्रभार
1.	संकटग्रस्त पोतों से उतारा गया अन्य पत्तनों का कार्गो	खण्ड 3.1 में विनिर्दिष्ट के अनुसार
2.	ऐसा कार्गो, जिसके लिए निर्धारित घाटशुल्क का पहले ही भुगतान किया जा चुका है, गंतव्य स्थान तक पहुंचाया नहीं गया है	कोई घाटशुल्क नहीं
3.	वीएसएल परिसर से प्रस्थान किए बिना पुनः पोतलदान किया गया अन्य पत्तनों का कार्गो	पोतलदान के समय कोई घाटशुल्क नहीं

### 3.4. पोतान्तरण कार्गो पर प्रभार

मद सं0	विवरण	देय प्रभार
1.	किसी एक पोत से उतारे गए कार्गो का बाद में किसी अन्य पोत में लदान	लागू घाटशुल्क का 150%

### टिप्पणियां:

(i) विदेशी पत्तन से आने वाला कार्गो/कंटेनर जो भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है और जिसका बाद में भारतीय पत्तन 'ख' में पोतान्तरण किया जाता है, वह भी अपनी तटीय यात्रा के लिए संगत रियायती प्रभारों के लिए पात्र होगा । अन्य शब्दों में तटीय यात्रा करने के लिए अनुमत्य पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/तक ढोए गए कार्गो/कंटेनर रियायत के लिए पात्र होंगे ।

(ii) तटीय कार्गो के लिए निर्धारित रियायती प्रशुल्क विदेशी पत्तन से/तक आगमन/प्रस्थान पर लदान/उत्तराई के प्रचालनों पर लागू नहीं होगा । रियायती कार्गो—संबद्ध प्रभार इसकी तटीय यात्रा से संबंधित परेषण के केवल प्रहस्तन के लिए वसूल किए जाएंगे ।

### 3.5. विलंबशुल्क प्रभार

विलंबशुल्क प्रभार निशुल्क दिवसों की समाप्ति पर कार्गो पर निम्नानुसार लगाए जाएंगे :-

मद सं0	विवरण	(दर रुपए में)
1.	निशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद पहले दस दिन के लिए	प्रत्येक दिन या उसके भाग के लिए 12.00 रुपए प्रतिटन/घनमीटर या उसके भाग के लिए
2.	उसके बाद	प्रत्येक दिन या उसके भाग के लिए 24.00 रुपए प्रतिटन/घनमीटर या उसके भाग के लिए

### टिप्पणियां :-

(1) जिन वस्तुओं के मामले में घाटशुल्क प्रभार 'मूल्यानुसार' आधार पर एकत्र किए जाते हैं, उनपर विलंबशुल्क 'प्रति टन' आधार पर वसूल किया जाएगा । अन्य सभी मामलों में विलंबशुल्क 'प्रति टन' आधार पर अथवा 'प्रति घनमीटर' आधार पर एकत्रित घाटशुल्क प्रभारों के आधार पर, जैसा भी मामला हो, वसूल किया जाएगा ।

(2) सभी वस्तुएं निम्नानुसार निशुल्क भण्डारण के लिए पात्र होंगी :-

(i) निर्यात

- (क) वीएसएल परिसर में वस्तुओं की प्राप्ति की वास्तविक तारीख से 20 दिवस (रविवारों, सीमाशुल्क अवकाशों और वीपीटी तथा वीएसएल गैर-कार्यदिवसों को छोड़कर)।
- (ख) वीएसएल परिसर में लाई गई और बिना पोतलदान के हटाई गई वस्तुओं पर कोई निशुल्क दिवस अनुमत्य नहीं होगे।

(ii) आयात

- (क) अंतिम निकासी पूरी होने के दिन के बाद वाले दिन से और बनाई गई वस्तुओं के मामले में बचाव के दिन के बाद वाले दिन से तीन दिवस (रविवारों, सीमाशुल्क अवकाशों और वीपीटी तथा वीएसएल गैर-कार्यदिवसों को छोड़कर)।
- (ख) जहां वस्तुएं पोत द्वारा लाइटरों, बाज़ों अथवा अन्य फ्लोटिंग क्राफ्टों में उतारी जाती हैं, तब निशुल्क दिवसों का परिकलन घाट अथवा जेट्टी पर लाइटरों, बाज़ों अथवा फ्लोटिंग क्राफ्टों से वस्तुओं की पूर्ण निकासी के दिन से किया जाएगा।

(iii) पोतांतरण कार्गो

वीएसएल परिसर से कार्गो की निकासी के अंतिम दिन से 10 दिन (रविवारों, सीमाशुल्क अवकाशों और वीपीटी तथा वीएसएल गैर-कार्यदिवसों को छोड़कर)।

(3) प्रतिधारित वस्तुओं पर विलंबशुल्क

ऐसी किसी भी अवधि, जिसके लिए इस नियम के अंतर्गत निशुल्क भण्डारण अनुमत्य है, के परिकलन में निम्नलिखित अवधियों को शामिल नहीं किया जाएगा; यथा :-

- (i) ऐसी अवधि, जिसके दौरान स्वास्थ्य अधिकारी द्वारा प्रतिधारित वस्तुओं को नष्ट किया गया हो।
- (ii) ऐसी अवधियां, जिनके दौरान मूल्यांकन की सामान्य प्रक्रिया से भिन्न विश्लेषणात्मक अथवा तकनीकी परीक्षण सहित विशेष जांच के प्रयोजनार्थ वस्तुएं सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा प्रतिधारित की गई हैं और सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा प्रमाणित किया गया हो कि ऐसा आयातक/निर्यातक की ओर से किसी दोष या चूक के कारण नहीं है।
- (iii) जहां वस्तुएं सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा आयात/निर्यात नियंत्रण औपचारिकताओं के कारण प्रतिधारित की गई हैं और विलंब सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा प्रमाणित किया गया हो, जोकि आयातक/निर्यातक की ओर से किसी दोष या चूक के कारण नहीं है। प्रतिधारण की ऐसी अवधियों के लिए विलंब शुल्क प्रभारों की निम्नवत वसूली की जाएगी :-

प्रथम 45 दिन : निःशुल्क

46 दिन से 90 दिन तक : वास्तविक विलंबशुल्क प्रभारों का 50%

90 दिन से आगे : वास्तविक विलंबशुल्क प्रभारों का 100%

पूर्ण दर पर वास्तविक विलंबशुल्क प्रभारों का परिकलन 45 दिन के बाद लागू उचित स्लैब पर दरों के मान के अनुसार किया जाएगा और उपर्युक्त रियायती दर वसूली योग्य पूर्ण विलंबशुल्क प्रभारों पर लागू की जाएगी।

प्रथम 45 दिनों का आकलन निम्नानुसार किया जाएगा :-

- (क) यदि कार्गो सीमाशुल्क द्वारा निशुल्क दिवसों की समाप्ति से पूर्व प्रतिधारित किया जाता है, तो निशुल्क दिवसों की समाप्ति के बाद प्रथम 45 दिन; और

(ख) यदि कार्गों सीमाशुल्क द्वारा विलंब शुल्क प्रभारों के लगाने के बाद प्रतिधारित किया जाता है, तो प्रतिधारण की तारीख से प्रथम 45 दिन। उपर्युक्त रियायत प्राप्त करने के लिए प्रतिधारण प्रमाणपत्र वस्तुओं की निकासी की तारीख से छह महीने की अवधि के भीतर प्रस्तुत किया जाएगा।

### 3.6 104 टन बंदरगाह चल क्रेन

प्रति टन या उसके भाग के लिए दर (रुपए)

तटीय कार्गों से भिन्न	तटीय कार्गों
प्रति टन या उसके भाग के लिए 64/-रुपए	प्रति टन या उसके भाग के लिए 38.40 रुपए
न्यूनतम 3,20,000/-रुपए के शर्ताधीन	न्यूनतम 1,92,000/-रुपए के शर्ताधीन

टिप्पणियां :-

- (1) तटीय कार्गों के लिए निर्धारित रियायती प्रशुल्क तापीय कोयले और कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह-अयस्क और लौह-अयस्क पैलेट्स पर लागू नहीं होगा।
- (2) इस निर्धारित प्रभार में केवल क्रेनों के कार्यचालन के प्रभार शामिल हैं। क्रेन की पहुंच के भीतर भार को लपेटने और खोलने तथा हटाने का उत्तरदायित्व किराएदार का होगा।
- (3) ये क्रेनें तटीय हॉपर्स और ग्रैब के साथ उपलब्ध होंगी।
- (4) चल बंदरगाह क्रेन के प्रयोग के अलावा किसी या सभी जहाजी कुली सेवाओं का प्रयोग करने वाले प्रयोक्ता से खण्ड 3.6 में विनिर्दिष्ट उपर्युक्त प्रति टन दर से 6 रुपए अधिक की दर पर वसूली की जाएगी। तापीय कोयले, कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह-अयस्क और लौह-अयस्क पैलेट्स को छोड़कर, तटीय कार्गों के मामले में चल बंदरगाह क्रेन के प्रयोग के अलावा किसी या सभी जहाजी कुली सेवाओं का प्रयोग करने वाले प्रयोक्ता से उपर्युक्त प्रति टन दर से 3.60 रुपए अधिक की दर पर वसूली की जाएगी।

### 3.7 धूल दबाने (हटाने) की प्रणाली के प्रभार :

मद सं०	विवरण	इकाई	प्रति टन प्रभार (रुपए)
1.	धूल दबाने (हटाने) की प्रणाली का प्रयोग	प्रति टन या उसके भाग	1.41 न्यूनतम 2000/-रुपए के शर्ताधीन

टिप्पणियां :-

- (1) सेवा का अनुरोध करने वाले सभी बल्क कार्गों पर वसूल किए जाने वाले प्रभार।
- (2) प्रयोक्ता वीएसएल से यह पुष्टि करेगा कि क्या सेवा किसी विशेष प्रकार के कार्गों के लिए उपलब्ध है।

### 3.8 भंडारण प्रभार

मद सं०	विवरण	प्रति 100 वर्गमीटर या उसके भाग के लिए दर	प्रति 100 वर्गमीटर या उसके भाग के लिए दंडात्मक दर
1.	देर लगाने का खुला स्थान	प्रति सप्ताह या उसके भाग के लिए 138/-रुपए	प्रति सप्ताह या उसके भाग के लिए 216/-रुपए

टिप्पणियां:-

(1) बिना वैध लाइसेंस अथवा नवीकरण के लिए विलम्ब से आवेदन वाले सभी अनधिकृत अधिभोगों के लिए दंडात्मक दर लगाई जाएगी ।

(2) यथानुपात आधार पर लाइसेंस पर दिए गए वास्तविक क्षेत्र पर प्रभार एकत्र किया जाएगा ।

### 3.9. जहाजी कुली प्रभार

वस्तुएं	दर प्रति टन (रुपए)	
	तटीय कार्गों से मिलने	तटीय कार्गों
<b>झाई बल्क</b>		
उर्दरक एवं एफआरएम	40.00	24.00
पेट कोक	23.00	13.80
लौह—अयस्क	15.00	15.00
केलिसिंड पेट कोक	23.00	13.80
मेट कोक	23.00	13.80
कोकिंग कोयला	20.00	12.00
फैल्डस्पर	18.00	10.80
तापीय कोयला	23.00	23.00
भाप कोयला	23.00	13.80
इल्यूमिनेटिड रेत	20.00	12.00
चूना—पत्थर	23.00	13.80
अन्य	23.00	24.00
<b>ब्रेक बल्क</b>		
इस्पात	40.00	24.00
ढलवां लोहा	25.00	15.00
खाद्यान्न	35.00	21.00
लौह—चूर्ण	20.00	12.00
रद्दी धातु	30.00	18.00
कच्ची चीनी	22.00	13.20
लकड़ी के लट्ठे	85.00	51.00
ग्रेनाइट	45.00	27.00
अन्य	35.00	21.00

टिप्पणी :- उपर्युक्त प्रभार कार्गों को घाट या पोत पर, जैसा मामला हो, सुरक्षित स्थापित करने तक पोत के होल्ड/हैच/कांबिंग/पंख स्थान/एक डेक से दूसरे डेक के बीच से/तक कार्गो—बल्क अथवा ब्रेक—बल्क हटाने, उठाने, लटकाने, ठीक करने, स्थापित करने, नीचे करने, उतारने और लादने जैसे किसी एक या सभी कार्य करने के लिए वसूली योग्य हैं ।

खंड - 4

अन्य सेवाओं के लिए प्रभार

4.1.	<u>आगंतुक प्रवेश पत्र</u>	वार्षिक	मासिक	दैनिक
(क)	प्रति आवेदन—पत्र	200/-रुपए	50/-रुपए	20/-रुपए
(ख)	प्रति प्रतिस्थापन	50/-रुपए	50/-रुपए	20/-रुपए

4.2.	वाहन प्रवेश पत्र (कार्गो की सुपुर्वगी/प्रेषण के लिए टर्मिनल में प्रवेश करने वाले वाहनों से भिन्न वाहनों के लिए)	
	प्रति प्रवेश	: 75/- रुपए
4.3.	फोटोग्राफी	
(i)	फिल्म शूटिंग और फोटोग्राफी	: 8500/- रुपए प्रतिदिन
(ii)	आयात/निर्यात वाली वस्तुओं की फोटो लेना	: 425/- रुपए प्रतिदिन
(iii)	चालक दल और अन्यों की फोटो लेना	: 215/- रुपए प्रतिदिन
(iv)	वीडियोग्राफी (प्रचालन कार्यों से संबंधित)	: 2550/- रुपए प्रतिदिन

### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 28th March, 2005

**No. TAMP/33/2004-VSL.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal received from the Vizag Seaport Limited for fixation of rates for its operations at berth numbers EQ-8 and EQ-9 in the Visakhapatnam Port Trust as in the Order appended hereto.

**Vizag Seaport Limited (VSL)**

**Applicant**

#### ORDER

(Passed on this 15th day March 2005)

This case relates to a proposal received from the Vizag Seaport Limited for approval of its Scale of Rates for vessels to be handled at its berths EQ-8 and EQ-9 at the Visakhapatnam Port Trust.

1.2. The Vizag Seaport Limited (VSL) has entered into a License Agreement (LA) on 28 November 2001 with VPT for construction, operation, management and maintenance of two multipurpose berth EQ-8 and EQ-9 in the northern arm of inner harbour at the VPT for handling coal, limestone, rock phosphate, sulphur and other bulk cargo or general cargo on Built, Operate and Transfer (BOT) basis. Since it proposed to commence the operation from 5 July 2004, it had vide its letter 4 July 2004 requested this Authority to permit recovery of tariff as prescribed in the existing Scale of Rates of the Visakhapatnam Port Trust (VPT) for an interim period of three months for handling a few vessels and assured that it would submit a detailed proposal within twenty days.

1.3. The VSL maintained that it had not submitted any tariff proposal earlier since the LA stipulated that the Licensee would be entitled to recover the tariff as per the Scale of Rates of the Visakhapatnam Port Trust approved by the TAMP.

2. The VSL has reported that a few vessels are already waiting at its berth and hence requested to approve the rates prescribed in the VPT as an interim arrangement. Recognising the huge investment made by the operator, it was not found appropriate to keep the infrastructure idle for want of tariff. Since no tariff existed and in the absence of any cost details furnished by the VSL, this Authority passed an Order on 8 July 2004 approving the following tariff as an interim arrangement for a period of three months subject to the VSL filing a comprehensive proposal by 26 July 2004:

- (i). To levy 75% of the rates prescribed in the VPT Scale of Rates for the relevant services provided by the VSL.

(ii). The relevant conditionalities prescribed in the SOR of the VPT were made applicable in its case also.

3.1. In compliance of our order, the VSL has filed a comprehensive proposal on 26 July 2004 alongwith the cost statements in the prescribed format.

3.2. The highlights of the tariff proposal are as follows:

(i). The investment proposed in the project is around Rs.151.89 crores in the fixed assets which is bifurcated in the following manner:

Particulars	Amount (in crores)
Berths - Dredging & other civil works	99.05
Railway Track	8.61
Handling Equipment (Harbour mobile crane)	41.05
Electrical and other assets, etc.	3.18

(ii). The project is proposed to be financed by Debt and Equity in the ratio of around 1.67:1.

(iii). The berths have the capacity to accommodate traffic upto 6 million tonnes, which would be done in a phased manner.

Year	Traffic forecast (in Million tonnes)
2004-05	1.06
2005-06	4.20
2006-07	5.24

(iv). The traffic would mainly comprise of Fertilisers, Coking coal, Lime stone, Steam coal, Iron Ore, Food Grain, Scrap, General cargo etc.

Assumptions in the cost statement

(i). The cost assumed for calculation of return has been limited to expenditure meant for revenue generation in the first phase. Thus all civil, mechanical and preliminary and pre-operative expenses meant for the phase-II have been excluded in the current project cost.

(ii). The pricing strategy is partly value-based and partly performance-based while within the limits of reasonable return on investment. The tariff has been proposed keeping in view of high levels of productivity proposed to be offered by it.

(iii). The proposed rates provide for penalties for poor performance of the stevedoring services rendered to the users. This is based on efficiency parameters such as load rate and discharge rate.

4.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal filed by the VSL alongwith the relevant cost statements were forwarded to the Visakhapatnam Port Trust (VPT) and the concerned user organisations for their comments.

4.2. Comments received from the VPT and the Vizagapatnam Chamber of Commerce and Industry (VCCI) were forwarded to the VSL as feedback information/ comments. The VSL has not furnished its specific comments on the comments of VPT and the VCCI.

5. The interim tariff approved by this Authority was valid only till 7 October 2004. Since the proposal of the VSL was in the processing stage, this Authority passed an Order on 30 September 2004 extending the validity of the interim tariff arrangement approved earlier for a

further period of three months from the date of its expiry or till notification of final Order, whichever is earlier. Subsequently, this Authority passed another Order on 20 January 2005 extending the interim tariff arrangement approved earlier till 31 March 2005 or notification of final Order whichever is earlier.

**6.1.** Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the VSL was requested to furnish clarification / additional information on various points. Some of the main queries raised by us and the information furnished by the VSL has been summarised and tabulated below:

Sl.No.	Our Queries	Response of VSL
(i).	Basis of traffic projections for the years 2004-05, 2005-06 and 2006-07 and the reasons for variation in the traffic forecast in comparison to the terms of the LA.	<p>(a). Traffic projections are made based on two factors namely berth availability and marketing plan. Low traffic projections in the year 2004-05 is on account of single operating berth, restriction in berthing of vessels at night and smaller LOA vessels anticipated in the first year. During the years 2005-06 and 2006-07 both the berths will be fully operational and there will be no restrictions and hence the throughput is expected to increase substantially.</p> <p>(b). With efflux of time from bidding process to commencement of commercial operations (4-5 years) there have been several changes in pattern of port logistics and there has been change both in quantity and nature of cargo handled in Visakhapatnam Port. This fluidity in the market has, therefore, caused a shift in its traffic forecast as against the estimates given in the LA. It has clarified that the LA allows licensee to change the operational strategies and work plans under intimation to licensor.</p>
(ii).	Vessel loading / discharge rates assumed for income estimation from berth hire with reference to loading / unloading.	<p>Loading and discharge rates assumed for estimation of berth hire income is in line with the present VPT scenario. A major upward revision of these parameters is not anticipated since being a new terminal it will take some time to perform at the peak level and perform in view of superior cargo handling equipment deployed by it.</p> <p>Income from berth hire has been revised by adopting the current exchange rate of 1 US \$ = Rs.45/- for conversion of dollar denominated tariff into rupee term.</p>
(iii).	The actual area leased by the VPT and the reasons for variations, if any, from the Lease Agreement in this regard.	<p>The lease area for back up as per the LA is 90,000 sq.mtrs, however, further land was allotted to it by the VPT. The present area leased is to the tune of 1,21,700 sq.mtrs. and lease rental is being paid for the said area as per the rates prescribed by the VPT.</p>
(iv).	The reasons for not estimating income from demurrage charge.	<p>Since major portion of the storage area will be used on rental basis, income from plot rental has been taken into account. It does not desire / expect the cargo to remain in the transit area beyond the free period and hence the demurrage income is considered nil.</p>
(v).	Copies of contracts or agreements entered with the contractors for offering stevedoring service to substantiate the estimates of cargo handling expense.	<p>No contract has been signed with the contractors for offering stevedoring services. Cargo handling operations are being undertaken by the VSL itself by hiring men and machine as per the day-to-day requirement. The cost has been anticipated based on the market cost prevalent for hire of men and equipment and the estimates are based on the anticipated average discharge / loading rate.</p>
(vi).	Justification for the estimate of maintenance dredging cost (@ 15% on the initial dredging cost) with reference to the maintenance	<p>Maintenance dredging requirement is expected to be 15% of the capital dredging cost.</p>

	dredging cost incurred by the VPT or with reference to the quantum of dredging requirement and the ongoing rates for dredging.	
(vii).	(a). To amortise the preliminary expenditure over the entire project life in accordance with the general policy adopted by this Authority. (b). To annualise the terminal value receivable at the end of the license period and spread it over the entire license period at the current PLR / cost of debt.	(a). In the revised cost statement filed by the VSL the preliminary expenditure has been amortised over the entire license period.  (b). Depreciation is computed on the original value less terminal value and, therefore, it is not necessary to separately consider the terminal value on annualised basis again.
(viii).	To explain the nature of 'know-how' fees and furnish justification for the estimated amount. It was made clear that technical service fees paid to promoters, payment of royalty and tax are not allowed as item of cost for tariff fixation.	Know how fees paid are as per actual reimbursement of living and working expenses of expatriate staff. The actual may differ from the estimated amount but, will not change substantially.
(ix).	To indicate the assets already deployed / commissioned by the VSL till date and the details of assets proposed to be commissioned by the end of this financial year 2004-05.	All the assets aggregating Rs.151.69 lakhs have been commissioned except Mobile Hoppers which will be commissioned by the end of 2004-05.
(x).	It was pointed out that royalty payment will not be allowed as a cost item for tariff fixation.	Royalty / revenue share being a contractual liability, it will have to make the payment in any case. The return available will further reduce if tariff is determined without considering this item of expenditure. It has quoted the CCTL case where revenue share was subsequently considered as admissible item of expenditure and on that basis, it has requested to consider royalty payment in its case also.
(xi).	Upfront fee considered in the cost statement is Rs.4.2 crores as against Rs.8.3 crores indicated in the LA.	Upfront payment relating to phase-I is Rs.4.2 crores and this amount only has been considered in the cost statement.
(xii).	To prescribe a single slab of berth hire levy in line with the decision of the Government and to incorporate a conditionality about not levying any berth hire for the period when the operations cannot take place due to break down of the cranes of the VSL or power failure.	The schedule of berth hire has been modified in line with the decision of the Government. A new condition about not levying berth hire when operations do not take place due to break down of VSL crane, or due to power failure has also been incorporated.
(xiii).	To explain the relevance of proposed levy of penal berth when all services at berth numbers EQ-8 and EQ-9 are proposed to be provided by the VSL. To indicate the minimum level of performance proposed to be offered by the VSL. It may be more relevant to prescribe output norms with reference to the	Since it will take some time for its superior cargo handling equipment to perform at the peak level and also in the absence of sufficient experience in actual operations, output norms as specified in the VPT Scale of Rates are adopted. These norms may in fact be beneficial to the users and occasions to levy penal berth hire charges may be less.

	performance of the equipment deployed by the VSL.	
(xiv).	To simplify the wharfage schedule and propose wharfage rate for relevant commodities taking into consideration the handling system deployed at the two berths.	<p>(a). In accordance with the terms of the License Agreement, it can handle all items of cargo except liquid, bulk, hazardous cargo. Simplification of the wharfage schedule will be considered later. Ad-valorem wharfage rates are already in force at Visakhapatnam and other major ports for break-bulk cargo and, therefore, the proposed rates may be approved till a policy decision is taken to do away ad-valorem rates for common application at all major ports.</p> <p>(b). The provision prescribing levy of wharfage on goods entering the terminal but, not shipped has been deleted and the provision regarding levy of demurrage on shut out cargo has also been modified.</p>
(xv).	To explain the basis of the proposed rate for hire harbour mobile crane and dust suppression charge with reference to the cost of service provided.	<p>(a). It has not explained explicitly the basis of the proposed rate for harbour mobile crane. It has stated that the users will have the option to utilise the services of the Harbour Mobile Crane (HMC) and / or stevedoring services or to deploy ship's gear in lieu of the HMC and / or make their own stevedoring arrangements. It does not intend to levy any charge when the users do not use its harbour mobile crane.</p> <p>(b). 25% of users are expected to use harbour mobile cranes and stevedoring services; 25% of the users will use only the harbour mobile cranes (and make their own stevedoring arrangements) and the balance 50% of users will use only stevedoring services (and use ships gear for unloading / loading of cargo). Income has been estimated accordingly.</p> <p>(c). It does not propose to merge dust suppression system charges with the wharfage as this service is optional and subject to availability of the system. It has not furnished any specific cost details in support of the rate proposed for this service.</p>
(xvi).	To furnish detailed computation of the proposed stevedoring charges commodity-wise with reference to the cost of service provided. The productivity of offering the stevedoring services may be incorporated as a condition in the proposed SOR.	It is not possible at this stage to work out commodity-wise cost of stevedoring services. The inclusion of productivity parameters in the SOR will be considered after gaining experience in the operations.
(xvii).	To justify the proposed storage charge with reference to the charges levied by the VPT.	The port lets out undeveloped land outside the customs bound area for open storage and without any security arrangements whereas it has developed the storage area to be allotted on rental basis by providing boundary walls and security. In view of this position, and to discourage prolonged storage of cargo in the terminal, storage charges are proposed higher than the rate proposed by the VPT. It has agreed to modify the unit

		of levy on weekly basis as against 'fortnight' basis proposed in the SOR.
(xviii).	To incorporate a note stating that vehicle entry fee will not be levied in case of vessel entering the VSL for delivery / despatch of cargo.	It has incorporated a suitable note in the proposed SOR.

6.2. Subsequently, the VSL has clarified the following points:

- (i). Wharfage rate for granite is Rs.45 per ton and stevedoring charge is Rs.145 per tonne as against Rs.44 per tonne and Rs.45 per tonne respectively proposed by it in its initial proposal.
- (ii) Charges on goods not specified in wharfage schedule is Rs.44 per tonne and estimation of wharfage on scrap is done at this rate.
- (iii). Capacity of the berth for the first year of operation i.e. 2004-05 is 2 million tones.
- (iv). Cargo handling expense considered in the estimation are not directly correlated with the charges proposed for stevedoring service. Various factors such as ease of handling, weight, density of cargo affect the stevedoring charge.

7. In response to a reference made by us, the VPT has also furnished some additional information / clarifications as summarised below:

- (i). The EQ-8 berth of the VSL is partially commissioned w.e.f. 24 July 04, to handle vessels with 180 mtrs. LOA. The EQ-9 berth is designed to handle vessels with 195 mtrs. LOA and will be fully operational after completion of pending dredging operations.  
  
Two numbers of hi-tech harbour mobile cranes of 104 tonnes hook capacity has been deployed at the berths capable of handling 20,000 tonnes of cargo per day. Other equipment such as stacker and wagon loader, conveyor system etc., will be commissioned gradually in fifteen months time as reported by the VSL.
- (ii). As indicated in the license agreement, the berth and equipment has been designed to accommodate a throughput upto 5 million tonnes per annum.
- (iii). The License Agreement envisages the throughput to increase gradually from 2.5 million tonnes to 4.25 million tonnes in the 5<sup>th</sup> year, 4.75 million tonnes in the 6<sup>th</sup> year and over 5 millions tonnes from 7th year onwards. The L A specifically requires the Licensee to lay more stress for new cargoes so that the new berths will complement the existing port berths instead of competing with them. The traffic projections made by VSPL for the fertilizer for the years 2005-06 and 2006-07 are less than the projections indicated in the License Agreement.
- (iv). Dwell time of cargo depends on various factors such as the availability of transit accommodation, the availability of transport and equipment etc. This may vary from time to time in respect of a particular commodity. Since VSL has started the cargo handling operations recently it is not possible to assess the dwell time of the commodities proposed to be handled by them. The average dwell time of certain export cargo handled at the VPT is furnished. The dwell time for imports is reported negligible since most of the cargoes are delivered directly.

- (v). Average discharge rate of various commodities handled by the VPT has been furnished vis-à-vis the estimation made by the VSL. Based on this comparative figure, it is found that the average discharge rate considered by the VSL for most of the commodities is higher than the level reported by the VPT except for steam coal, illuminate sand and limestone.
- (vi). It has confirmed that 1,21,700 sq.mtr. of land is allotted to VSL and the lease rentals are as per the rates prescribed in its Scale of Rates. The lease rent paid / payable by the VSL for 1,21,700 sq.mtrs. of land allotted to them works out to Rs.55.10 lakhs for each of the years 2004-05, 2005-06 and 2006-07 at the applicable lease rent of Rs.181.10 per 100 sq.mtrs. per fortnight. The lease rental payable by the VSL is subject to variation in the Scale of Rates. The refundable security deposit and one time non-refundable premium paid by the VSL is reported at Rs.84.80 lakhs.
- (vii). The VSL has paid a lump sum Rs.8.3 crores to the VPT towards upfront fee as per the terms of the LA. The licensee has shown the payment on average berth basis in the cost statement.
- (viii). As per the investment plan envisaged in the License Agreement, the VSL has to invest an amount of Rs.145 crores during the construction period of 24 months from the date of signing of license agreement. It has confirmed that the VSL has developed the back up area, railway network, internal roads, deployed mechanical dust suppression system and two harbour mobile cranes and other handling equipment.

8.1. A joint hearing in this case was held on 6 November 2004 at the VPT premises. At the joint hearing, the VPT and the Visakhapatnam Steamship Agents Association & Visakhapatnam Stevedores Association have made their submissions.

8.2. As decided in the joint hearing, the users were given some more time to discuss the proposal with the VSL and furnish their comments. In this regard, the VPT was advised to hold a meeting with the VSL and the users and forward a detailed report.

8.3. Accordingly, the VPT conveyed a meeting with the VSL and the port users on 27 December 2004 and has forwarded a copy of the minutes of the said meeting along with its letter dated 19 January 2005. The Visakhapatnam Steamship Agents Association has also forwarded a copy of this minutes duly endorsed by the Vizag Seaport Limited, Visakhapatnam Stevedores Association and Visakhapatnam Customs Clearing Agents' Association. The VSL has agreed to modify the following main provisions in its proposed SOR based on the observations made by the users.

- (i). The provisions prescribing the criteria for determining the status of the vessel is proposed to be modified by substituting certain words as suggested by the users.
- (ii). Penal rate for delayed payments by users and refund by VSL is reduced from 18% to 12% in view of a fall in the rate of interest.
- (iii). As regards penal berth hire, the request of the users to allow vessel to stay for 7 hours after completion of cargo operation without attracting penal berth hire as against 4 hours proposed by it earlier is accepted. Further, it has also agreed to allow additional time for other genuine cases as per the provisions prevailing in the SOR of the VPT.

8.4. The users have also requested for other modifications such as - to reduce the proposed berth hire charge for the 1<sup>st</sup> slab, to review the provisions relating to ousting priority /

priority berth hire, to modify the schedule of demurrage charge in line with the modifications proposed by the VPT in its general revision proposal filed recently, to raise the free time for export cargo from 20 days - 30 days, to reduce the charges for hire of mobile crane, water supply and vehicle entry pass, etc.

The VSL has, however, expressed its inability to modify the proposed SOR with reference to the above suggestions made by the users for reasons explained to the users thereof.

8.5. It is understood that the VPT has also sought clarification on certain points from the VSL based on the queries raised by us. The VPT has also pointed out the penal rate for delayed payment by users and refund by the VSL should be at 15% in line with the rate prescribed in the VPT SOR, and to increase the non-crane berth hire charge and wharfage for food grains, raw sugar and other cargo at the level prevailing in the SOR of the VPT.

8.6. The VSL has agreed to factor lease rentals at Rs.55.10 lakhs per annum, as reported by the VPT. It has also agreed to reduce the penal interest rate, but has not agreed to modify the proposed charges of berth hire and wharfage as suggested by the VPT.

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website [www.tariffauthority.org](http://www.tariffauthority.org).

10. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

(i). The VSL has been awarded a license on 28 November 2001 by VPT for construction, operation, management and maintenance of two multipurpose berths viz. EQ-8 and EQ-9 in the Northern arm of Inner harbour at the VPT for handling coal, limestone, rock phosphate, sulphur and other bulk cargo or general cargo on Built, Operate and Transfer (BOT).

Section 42 (4) of the MPT Act read with Section 48 ibid requires the rates to be notified by the TAMP in respect of identified services performed by the persons authorised u/s 42 (3) by the port trust. The VPT has agreed with the fact that VSL is an authorised person in terms of Section 42 of the Act and hence the rates for its operations should be fixed by this Authority. Even though initially VSL had doubts in this regard, it has subsequently realised the correct legal position and sought approval of this Authority to the tariff it proposes to levy.

(ii). The traffic forecast made by VSL in its proposal is 1.06 million MT for 8 months of operation during the year 2004-05, 4.20 million MT for 2005-06 and 5.24 million MT for 2006-07. The traffic projection of fertilizer is found to be lower than the position envisaged in the LA as admitted by the VPT also.

The low traffic projection for 2004-05 is sought to be explained due to single berth operation and restriction in berthing of vessels at night. During the years 2005-06 and 2006-07, the traffic is estimated to grow to achieve a capacity utilisation of about 87.33% by 2006-07. It has reported that the traffic forecast varies from the estimates made in the LA on account of changes in pattern of port logistics, change in quantity and nature of cargo handled in Visakhapatnam Port Trust' etc.

It has confirmed that as per the terms of the LA, the licensee can handle all items of cargo except liquid bulk hazardous cargo. The LA gives flexibility to the licensee to change operational strategies and work plans under intimation to licensor and also the VPT has not made any adverse comments on the overall traffic projections made by the VSL. The traffic projections made by VSL has,

therefore, been relied upon for the purpose of this analysis. However, if any undue advantage is found to have accrued to the terminal operator due to wrong estimation, a suitable adjustment will be made in the tariff at the time of next review of tariff.

(iii). The loading and discharge rate considered for estimating the berth hire income are stated to be at par with the productivity levels prevailing in the VPT. It may be more appropriate for VSL to consider the load and discharge rate based on the performance of its own equipment instead of taking the parameters of the VPT. Since it is a new terminal, it expects some time to reach the peak performance of the superior cargo handling equipment. When the relevant details were separately collected from VPT, the discharge rate considered for estimation of berth hire income were found to be higher for most of the commodities in comparison to the average discharge rate reported by the VPT for cargo handled by the port.

The exchange rate applied for the conversion of dollar denominated berth hire into rupee terms is US \$1 = Rs.45 as against the Rs.44 considered in its proposed SOR for proposing the tariff of the coastal vessel. The exchange rate as on 1 February 2005 is reported at Rs.43.52. The income estimates are modified reckoning this rate. Thus, berth hire income as estimated by VSL is considered for this analysis except adjustment of exchange rate to the current level.

(iv). As regards the income from stevedoring and harbour mobile crane, the VSL expects 25% of the users to avail composite service of harbour mobile crane and stevedoring services, 25% of the users to hire only harbour mobile crane and rest 50% of the users to avail only the stevedoring services. The income has also been estimated accordingly.

Stevedoring charge for granite was proposed at Rs.45 per tonne in the initial proposal and the income estimation had also been done accordingly. Subsequently, after the entire consultative process and the joint hearing in this case was over, the VSL has proposed to revise this rate upward to Rs.145 per tonne. The VSL has not furnished any justification or explanation for this upward revision. That being so, the stevedoring rate for granite is considered at Rs.45 per tonne as per its original proposal. If the VSL substantiates the upward revision proposed for this item with reference to the cost of service provided based on the experience gained in the actual operation, this rate may be subsequently taken up for review.

Further, the wharfage income for granite has subsequently been estimated @ Rs.145 per tonne as against the proposed rate of Rs.44 in its draft Scale of Rates. This inconsistency is eliminated. These modifications will revise the income estimation to the extent of Rs.1.01 crores, Rs.1.26 crores for the years 2005-06 and 2006-07 respectively. The modified income estimates are relied upon for the purpose of this analysis.

(v). Expenditure on salaries and wages for the year 2004-05 is considered for operation of eight months. The salaries and wages for the years 2005-06 and 2006-07 are estimated to escalate by 4.50% to 5.50% over the previous year's estimates. No increase in the labour force is estimated for these years. The escalation factor applied is found to be well within the normal escalation in costs allowed by this Authority in case of other major ports and private terminal operators.

(vi). As per the terms of the LA, the VPT is to allot 90,000 sq. mtrs. of back up area and additional land at the rate prescribed in its SOR. The VSL has reported that total 1,21,700 sq.mtrs. of land has been allotted by the VPT. The lease rental has been estimated @ Rs.34.50 per sq.mtrs for all the three years without any annual escalation. The VPT clarified that the lease rentals payable by the VSL for the land allotted to them will be Rs.55.10 lakhs as per the rates prescribed in its SOR. The VSL has agreed to factor the lease rental indicated by the VPT. That being so, lease rental reported by the VPT and accepted by the VSL is considered in the revised cost statement.

(vii). Repair and maintenance cost is estimated @ 3% on the cost of equipment, 1% on the cost of Civil works and railway and 15% on the dredging cost.

It is relevant to mention here that repairs and maintenance cost estimated at other private terminals like the NSICT is at 1.15% on the opening block of asset for both civil and equipment, 2% on equipment cost at the CCTL and 1.5% on the civil works at the Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL). The repairs and maintenance cost on equipment has been allowed @ 3% on the cost of equipment at the VCTPL and South West Port Limited while fixing tariff recently at the respective terminals.

The estimate of repairs and maintenance cost on civil works and equipment made by the VSL is found to be in line with estimates at other private operator and hence is accepted.

The cost of maintenance dredging is estimated @ 15% on the capital cost of dredging which forms almost 42% of the total repairs and maintenance cost. The License Agreement provides that the maintenance dredging operations will be undertaken by the licensor at the cost of the licensee. The maintenance dredging cost as reported in the Annual Accounts of the VPT is found to be in the range of 15% to 20% of the capital dredging cost for the past three years. Since the estimate made by the VSL is in line with the cost incurred by the VPT, the estimate of maintenance dredging is accepted for the purpose of this analysis. The actual position will, however, be reviewed at the time of next review.

(viii). The VSL has clarified that the depreciation is computed on the basis of license period and economic life of assets, as applicable. The estimate of depreciation given by the VSL are taken into account in the cost statement without any modification.

(ix). As per the LA, royalty is to be paid @ 17.111% of gross revenue earned by licensee. In the cost statement furnished by VSL, royalty @ 17.111% of wharfage and berth hire charges is included as a cost item. The VSL has requested to consider this cost element in tariff on the ground that this payment is a contractual liability and if it is disallowed, the return on investment will reduce. Moreover, the VSL has quoted the CCTL case where royalty was subsequently considered by this Authority as admissible item of expenditure for tariff revision.

It is relevant to mention that the policy of this Authority about not considering royalty / revenue share as item of cost is already made known through various orders passed by this Authority in the case of tariff fixation of private terminal operators like the Chennai Container Terminal Limited, PSA SICAL Terminal Limited, the Visakha Container Terminal Private Limited, South West Port Limited and Central Warehousing Corporation. The (then) Ministry of Shipping

also issued orders in July 2003 stating that royalty / revenue share will not be treated as item of cost.

The subsequent policy direction issued by the Government to consider part of revenue share for tariff fixation is restricted only to the CCTL and hence, it is not open for this Authority to extend the Government directive to all private terminal operators in the name of precedence. That being so, the cost item relating to royalty is excluded for the purpose of this analysis.

(x). Administrative expenses include an item called ' rates and taxes' estimated at Rs.12 lakhs towards running cost of equipment, maintenance and taxes. Repairs and maintenance of equipment, running cost i.e. fuel and power cost, etc., are already estimated separately in the cost statement.

Despite our request, the VSL has not furnished any breakup of the estimate of rates and taxes nor has it confirmed that the running and maintenance cost on equipment is not double counted. In the absence of any clarification from the VSL in this regard, the estimate of rates and taxes is excluded from the head 'administrative expense' to eliminate the possibility of counting the running and maintenance cost twice in the cost statement.

(xi). The VSL has furnished a detailed working for estimates of fuel, power and water cost. The estimates are found to be comparable with the estimates made by some other private operators like the South West Port Limited and Visakha Container Terminal Private Limited.

(xii). One of the items of cost included by the VSL in its cost statement is an expense of Rs.0.50 crores payable to the expatriate staff deployed in its site. It is relevant here to mention that the technical service fee payable to the promoter is generally considered as a part capital employed. It is, therefore, not allowed as a cost element while fixing tariff. The VSL has clarified that this cost element is different from technical service fee payable to the promoter. This estimate is to account for reimbursement of the working expenses payable to the expatriate staff deployed for offering services at its site. Subject to the correctness of the position explained by VSL, reimbursement of expense on account of expatriate staff appears different from a technical service fee payable to the promoter of its company. That being so, this cost element is allowed in tariff fixation. The actual position will be reviewed at the time of next tariff review / revision and any undue advantage is found to have accrued to VSL on account of this position, suitable adjustment shall be done in the tariff to be fixed then.

(xiii). The VSL proposes to offer stevedoring services by outsourcing this service. In this regard an expense of Rs.1.41 crores for the year 2004-05, Rs.5.84 crores for the year 2005-06 and Rs.7.21 crores for the year 2006-07 are estimated. The VSL has not furnished any documentary evidence to substantiate this estimate on the ground that the contracts / agreements with the stevedoring agents are not yet finalised. The estimates are reportedly based on the market cost prevalent for hire of men and equipment and based on the anticipated average discharge / loading rate as reported by the VSL. The estimates furnished by the VSL is considered in this analysis, subject to review of the actual position at the time of the next revision.

(xiv). As per the terms of the License Agreement, the Licensee shall pay upfront fee of Rs.8.30 crores to the Licenser. The VSL has reported that upfront fee of Rs.4.2 crores payable during phase I has only been accounted for in the cost statement. Upfront fee and other preliminary expenses summing to Rs.13.23 crores has

been spread over 27 years (i.e. the balance tenure of the project). This is in line with the approach followed for tariff fixation at other private terminals and hence is accepted.

- (xv). The VSL has also sought recovery of tax payable through tariff. Pre-tax return on equity is allowed since taxes are not considered as pass through. That being so, the effect of taxation considered in the cost statements by VSL is excluded.
- (xvi). The License Agreement stipulates that on expiry of the license period, the VSL shall be liable to transfer the entire facility and services to the VPT on payment of Rs.40 millions per berth of the estimated project cost. In this regard, the VSL was advised to spread over benefit accruing to it in the terminal year over the entire project period by annualising it at the prevailing PLR / cost of debt.

The VSL has stated that depreciation has been computed on the original value less than terminal value and hence it may not be necessary to give the credit back of the terminal value. On scrutiny of cost statements, it is found that no adjustment as claimed by VSL is made. That being so, the terminal value as stipulated in the LA is annualised and spread over the project period by applying a discount factor of 12% in line with the approach followed in case of tariff fixation of other private terminal operators.

- (xvii). The VSL has projected gross block of Rs.149 crores for the year 2004-05 comprising of civil structure Rs.107.66 crores, mechanical equipment Rs.38.15 crores and other assets Rs.3.18 crores. The preliminary and pre-operative expense is reported at Rs. 7.96 crores. It has confirmed that most of the assets has already been commissioned except the mobile harbour crane which is proposed to be commissioned by end of 2004-05. No additions to the gross block are proposed during the years 2005-06 and 2006-07.

The working capital is estimated at Rs.0.91 crores, Rs.1.33 crores and Rs.1.04 crores for the years 2004-05, 2005-06 and 2006-07 respectively. The estimates of working capital are found to be within the reasonable limit in line with the estimates allowed at other private terminals and hence is accepted for the purpose of this analysis.

The capital employed is estimated at Rs.155.95 crores, Rs.149.16 crores and Rs.141.70 crores for the years 2004-05, 2005-06 and 2006-07 respectively. The VSL has proposed to borrow loan of Rs.101.5 crores from the financial institutions and inject equity of Rs.64.1 crores. The ratio of debt to equity is well within the norms of 1:1 adopted for the purpose of allowing return on equity.

An analysis of the capital employed vis-à-vis the source funds reveals that approximately, Rs.9.65 crores, Rs.16.44 crores and Rs.16.3 crores are found to be not applied directly in the business during the corresponding years. The cost of debt is allowed as projected by the VSL and the equity is adjusted to exclude the funds not deployed in business following the approach adopted at some other private terminals.

- (xviii). Capacity of the terminal is relevant for allowing maximum permissible Return on Equity. The designed capacity of the two berths EQ-8 and EQ-9 is reported at 6 million MT by the VSL. For the first year 2004-05, the capacity of its berth is reported at 2 million MT due to availability of only one berth for operation period of eight months.

With reference to the traffic estimates for the years 2004-05, 2005-06 and 2006-07, the capacity utilisation comes to 53% (for 8 months of actual operation), 70% and 87.3% respectively. Return on Equity (ROE) computed @ 20% is adjusted

with reference to the capacity utilisation. The computation of ROE made by the VSL is in line with this approach.

(xix). Subject to the discussion above, the cost statement has been modified. The modified cost statement is attached as Annex-I. The result disclosed by this statement is summarised as shown in the table given herein under:

Surplus (+) / deficit (-) 2004-05		Surplus (+) / deficit (-) 2005-06		Surplus (+) / deficit (-) 2006-07		Average Surplus (+) / Deficit (-) as a % of operating income (at the proposed rates)
(Rs. in crores)	As % of operating income (at the proposed rates)	(Rs. in crores)	As % of operating income (at the proposed rates)	(Rs. in crores)	As % of operating income (at the proposed rates)	
(-)15.70	(-) 165%	(-) 4.14	(-) 11%	(+) 1.58	(+) 3%	(-) 58%

(xx) It can be seen from the above table that the modified cost statement shows an average deficit of 58% for the years 2004-05, 2005-06 and 2006-07 over the modified operating income estimated at the rates proposed by VSL.

The average deficit position is largely influenced by the huge deficit of 165% during the first year of operation. If this abnormal position is excluded, then the average deficit will be 4% for the second and third years when operations are expected to mature. It is to be noted that the VSL has not estimated any income from demurrage charge. Some income from demurrage will accrue which will partly offset the average deficit of 4%. In view of the deficit position reflected by the cost statement, this Authority decides to approve the rates as proposed by the VSL subject to the specific modifications suggested in the subsequent paragraphs.

(xxi). The tariff proposed for some of the items like berth hire, demurrage, etc., are less than the rates prescribed in the VPT SOR whereas the proposed rate for wharfage are found to be higher by 15% to 30%. In fact none of the users have raised any pointed objections to the tariff level proposed by the VSL. The VPT has also not raised any major objection to the rate proposed by the VSL. The VPT has in fact suggested to increase the proposed berth hire charge and wharfage rate for some of the commodities to make them par with the rates prescribed in its SOR. When the private operator himself desires to offer competitive rates, there is no justification to increase the proposed rates as suggested by the VPT.

As per the terms of the LA, the VSL is entitled to handle all bulk and dry bulk cargo except liquid bulk of hazardous nature. The users apprehend that the cargo of the VPT may get diverted to the VSL. In view of similar facilities available at both the places, competition for cargo is likely to exists between the VPT and the VSL. This will, at least to a limited extent, till one of the terminals reaches capacity saturation, result in the market forces influencing pricing at both

VSL and VPT. Recognising this positive development, and also in view of the deficit position reflected by the cost statement, this Authority approves the wharfage, berth hire and demurrage as proposed by the VSL.

- (xxii). The term 'transit area' has been defined as the area to be notified by the VSL from time to time where demurrage becomes payable after expiry of free days. The VSL has not modified this definition to explicitly specify the transit areas. Notification about the area to be considered as transit area is an administrative matter to be decided by the operator, and in the absence of any specific definition of this term, it is not found necessary to include it in the Scale of rates and hence the same is deleted.
- (xxiii). The VSL on the request made by the users has agreed to reduce the penal rate for delayed payment by users / refund by port to 12% from 18% proposed in its initial proposal. The proposed modification is accepted. One of the provisions proposed with reference to levy of interest on delayed payment pertains to change of agency. This is a procedural matter and not related to tariff and hence need not be included in the SOR. The common prescription applicable at the other major ports and private operators is included in this case also.
- (xxiv). The VSL in its initial proposed Scale of Rates had proposed to recover the damage cost / replacement cost of equipment from the users in case of any damage, breakdown caused to the equipment. Since the equipment are proposed to be insured and the insurance cost is also considered for tariff fixation, it is not appropriate to require the users to separately bear the cost of damage since the cost of damage / replacement, if any, is to be claimed from the insurance company. The VSL has subsequently modified the proposed provision to require the hirer to deposit the anticipated cost of damage to be adjusted subsequently on settlement of claim by the insurance company and has proposed to apply this provision only in case where the stevedoring operation is done by agency other than the VSL. The proposed provision is not found to be in accordance with provisions prescribed at other private operators and even the users have requested for deletion of this provision. The issue should be tackled by VSL while allowing other stevedores at its terminal. That being so, the provision relating to recovery of damages from the users is deleted from the proposed Scale of Rates.
- (xxv). The provisions prescribing the criteria for determining the vessel as foreign-going and coastal is proposed to be modified in view of the suggestion made by the users. Since the existing provisions in this regards are uniformly prescribed at all the major ports / private operator, the modifications suggested by the VSL are not accepted. The provisions prescribed for common adoption by all major ports / private operator are, therefore, included in the SOR.
- (xxvi). The users have requested to reduce the berth hire charge for the first slab. It is relevant to mention here that in the revised proposed Scale of Rates, the berth hire has been proposed for a single slab in accordance with the decision of the Government conveyed in March 2004. Further, the rate proposed for foreign going vessel is lower than the berth hire prevailing at the VPT. The rate proposed by the VSL is, therefore, accepted.
- (xxvii). The berth hire for coastal vessel is proposed at 70% of foreign-going vessel rate and the current exchange rate of Rs.44 per tonne is applied for conversion of dollar denominated rate into rupee terms. This is in line with the earlier Government guidelines uniformly being followed at all the major ports / private terminals prior to 1 February 2005. The Government of India in the Ministry of

Shipping has, however, recently issued a policy direction on 1 January 2005 directing this Authority that the vessels related charges for coastal vessels should not exceed 60% beyond the charges for other vessels. It has also decided that cargo / containers related charges other than thermal coal, POL including crude oil should also not exceed 60% beyond normal cargo / container related charges for coastal container / cargo.

In compliance of this direction, this Authority has passed an Order number TAMP/4/2004-Genl dated 7 January 2005 amending the Scale of Rates of all the major ports and private terminal operators by inserting general conditionality to this effect. This Order is effective from 1 February 2005.

Subsequently, the Government of India in the Ministry of Shipping, Road Transport and Highways (MSRT&H) has issued another policy direction on 9 March 2005 to exempt iron ore and iron ore pellets from its earlier directions for concessional charges for coastal cargo / containers.

Accordingly, the vessel related charges for the coastal vessel are prescribed at 60% the tariff for foreign-going vessel as against 70% considered by the VSL. The exchange rate applied by the VSL for conversion of dollar denominated rate into rupee terms is modified at the rate considered by the VPT as on 1 February 2005 i.e. Rs.43.52.

Separate tariff for coastal cargo is also to be prescribed at 60% the tariff for other normal cargo in case of the specified items of cargo related charges in compliance of specific direction from the Government in this regard. This concession will, however, not be applicable for thermal coal, POL including crude, iron ore and iron ore pellets as per the Govt. directions. The proposed Scale of Rates has been modified accordingly.

- (xxviii). The berth hire is proposed to be calculated from the time first line ashore while berthing till the last line is cast off at the time of un-berthing. Such a provision has not been prescribed in case of any of other major ports / private operator. The berth hire is levied from the time the vessel is berthed / moored. The proposed provision is, therefore, modified in line with the provision prescribed in the Scale of Rates of the VPT. Incidentally, even the South West Port Limited in their proposal for tariff fixation had proposed such a provision, which was modified by this Authority.
- (xxix). This Authority always insists that users should not be made to pay for the delays attributable to Ports / Terminals. Berth hire should not be levied for such period when operations cannot take place due to failure of harbour mobile cranes of private operator or port. Such a provision has been prescribed by this Authority in the Scale of Rates of the Cochin Port Trust, Paradip Port Trust and the South West Port Limited. The VSL agreed to our suggestion to include suitable condition in this regard in the revised Scale of Rates.
- (xxx). The proposed SOR prescribes levy of additional berth hire charge for priority berthing and ousting priority. The users has requested the VSL to review this provision. The LA categorically mentions that licensee may enter into any agreement for priority berthing schemes with prior written approval of the licensor to make optimum use of the facilities and services. Since a specific mention exists in the LA and also recognising that the proposed tariff arrangement is same as prescribed in the existing Scale of Rates of the VPT, this arrangement is allowed at the VSL also.

(xxi). The VSL has proposed to levy penal berth hire charge in case of over stayal of vessels at its berths after completion of loading / unloading operation. The penal berth hire are proposed around 33% more than the existing rates at the VPT. Some of the provisions prescribed in the VPT SOR but not relevant in its case are proposed to be deleted. Some of the users have requested the VSL to modify the provisions relating to penal berth hire by increasing the vessel stay after completion of cargo operations upto 7 hours and to allow additional time in genuine cases as per provisions prevailing in VPT SOR. The VSL has also agreed to request made by the users. The proposed Scale of Rates is modified by incorporating suitable provision prescribed in the SOR of the VPT to this effect.

The hook output norms for the various commodities are proposed at the level existing in Scale of Rates of the VPT. It has clarified that the VPT norms are adopted since it does not have sufficient experience in actual operations to propose the output norms based on the productivity of the equipment deployed by it at the two berths.

It is more relevant to prescribe output norms with reference to the performance of the equipment deployed by the VSL. Nevertheless, it has to be recognised that the VSL has started the operations recently, and hence does not have sufficient experience in the actual operations to prescribe its own norms. That being so, this Authority accepts the output norms proposed by the VSL at the level prescribed in the SOR of the VPT. Since the output norms are dynamic in nature and require to be revised periodically it may be more practical to prescribe only the principles for fixing the norms and the respective port or the operator can notify the actual norms. This VSL is advised to consider this point at the time of the next review / revision based on the experience gained in the actual operation.

The users will not be adversely affected by the prescribing the output norms at the VPT level since the productivity at the VSL is claimed to be better. This Authority, therefore, approves the penal berth hire charge proposed by the VSL which is slightly higher than the rates prescribed in the SOR of the VPT.

Even though the VSL has agreed to the demands of users to maintain the norms for penal berth hire at the same level as that of VPT, the number of hours the vessel can stay after completion of loading / unloading without attracting penal berth hire is proposed lower than the grace period stipulated in the SOR of VPT. The VSL has not furnished any justification for proposing reduction in the vessel stay hours in comparison to the prescription in the VPT SOR. The stand of the VSL about not having sufficient experience to prescribe its own output norms will equally apply in case of the vessels stay also. There is, therefore, no reason to prescribe this provisions different from the VPT. That being so, the provisions relating to vessel stay after completion of operations are modified in line with the provisions prescribed in the existing SOR of the VPT.

(xxii). The wharfage rate is proposed around 15% to 30% higher than the VPT rates. In case of coal, coke the increase proposed is 27% over the VPT rates, Fertilizer it is 5% more, Granite and Alumina are around 20% more than the existing rates at the VPT. Like wise, the charges for transhipment cargo are proposed 150% of the applicable wharfage as against 125% applicable at the VPT. No pointed objections to the proposed rates has been raised by any users. As stated earlier, the users have a choice of using VPT facilities. In view of this position, the rates proposed by the VSL are approved.

The VSL has proposed to levy ad valorem rate in case of edible oil and machinery and requested to approve since such rates are found to be existence at the VPT and other major ports. The proposed ad valorem rates are approved at this juncture. The VSL is, however, advised to propose a specific rate for these items and to simplify and rationalise the wharfage schedule at the time formulating the proposal for next review / revision.

The metal scrap traffic has been considered under unspecified category and the wharfage income has been estimated reckoning the higher of the two rates proposed under this category. The VSL has already agreed to a single rate for unspecified category instead of two sets of rates earlier proposed by it. This modification has not, however, been reflected in the proposed SOR and the income estimation. That being so, the proposed SOR is modified by deleting the second entry relating to wharfage on un-enumerated goods and a separate entry is made for scrap at Rs.44 per tonne as considered by the VSL in estimation of the income.

(xxxiii). In the revised proposed Scale of Rates, the VSL has deleted the earlier proposed provision about levy of wharfage in case of cargo brought in but not shipped. As against this, it proposes to levy demurrage charge on cargo without allowing any free period. The proposed provision is found to be reasonable since it does not propose to levy any shut out charge. The proposed provisions are, therefore, accepted.

(xxxiv). The proposed demurrage charges are lower than the existing VPT rates. It has proposed to allow 20 days free in case of exports from the actual date of receipt of goods and 3 days free in case of imports from the day following the completion of discharge. The users have requested to increase the free period for export cargo to 30 days in line with the proposal made by the VPT in its general revision case. The comparison made by the users is not found to be appropriate, since the free days are largely determined by the available back up area and dwell time of different cargo. That being so, the free days proposed by the VSL are accepted.

The free days allowed exclude Sundays, Customs holidays and the non working days of the VPT and the VSL. The proposed provision is in line with the prescription at other major ports and private terminals and hence accepted.

(xxxv). The charges for harbour mobile crane is proposed at Rs.64 per tonne and a composite rate of Rs.70 per tonne is proposed in case of the users availing the services of both the harbour mobile crane and the stevedoring services. The VSL does not propose to levy any charge when the users do not use its harbour mobile crane.

Further, the charges for stevedoring services are proposed separately for the different commodities. The VSL has not been in a position to furnish the basis of commodity-wise rates proposed for stevedoring services.

Since availing Harbour Mobile Crane (HMC) and / or stevedoring services offered by the VSL is optional, the rates proposed by the VSL is accepted. In case of stevedoring charge for granite, as mentioned earlier, the rate of Rs.45 per tonne proposed by the VSL in its original proposal is allowed.

The VSL has not proposed any productivity parameters for offering stevedoring services since it does not have sufficient experience of the operations. The VSL is advised to prescribe the efficiency parameters based on the experience gained in the actual operation at the time of filing its proposal for review / revision of tariff.

(xxvi). The charges for dust suppression are proposed at Rs.1.41 per tonne on all bulk cargo requiring this service. It is relevant to mention that the rate approved in the VPT Scale of Rates for the dust suppression is Rs.0.75 per tonne. But, this rate only takes into account the direct operating cost. In the general revision proposal filed by the VPT recently, the rate for this service is proposed at Rs.1.50 for dry bulk and around Rs.1 per tonne for bulk cargo. The VSL proposes to invest Rs.2.3 crores on the dust suppression system. Taking into consideration the traffic projections for dry bulk cargo and the proposed investment, the proposed rate for dust suppression is accepted.

(xxvii). The storage charges for open stacking space is proposed at Rs.276 per 100 sq.mtrs. per fortnight as against Rs.230.70 per 100 sq.mtrs. per fortnight at the VPT. The VSL has justified the proposed rate which is higher than the VPT rates since it provides open storage space provided in a developed land with security arrangements as against undeveloped land let out by the VPT outside the customs bound area without any security arrangements. The VSL has argued that the higher storage charge will act as a deterrent against prolonged storage of cargo in the terminal. In view of this position, the storage charge as proposed by the VSL is approved. The unit of levy is, however, modified to weekly basis as agreed by the VSL with corresponding changes in the unit rate.

(xxviii). The charges for supply of water to vessels are proposed same as the rates prescribed in the VPT SOR. This Authority has approved similar rates at the VCTPL also. The tariff for coastal vessel is, however, modified in line with the recent Government direction by prescribing the rate at 60% the tariff proposed for foreign-going vessel.

(xxix). The charges for other service are proposed same as the VCTPL. Since these services are not mandatory but optional, this Authority approves the proposed rate. With regard to levy of vehicle entry fee, it has proposed not to levy this fee for vehicles entering the terminal for delivery / dispatch of cargo.

(xl.). In the terms of the tariff setting arrangement in the Statute, the rates prescribed by this Authority are only ceiling levels in case of private terminals and they have discretion to levy charges at a level lower than the prescribed rates. While this discretion may be exercised, it is reasonable to prescribe a specific volume discount scheme in the Scale of Rates so that a minimum level of discount will be available uniformly to all users who fulfill the stipulated conditions. It is noteworthy that such discounts are prescribed in the Scale of Rates of the JNPT, NSICT and the PSA SICAL.

One of the objectives of privatisation is efficiency in operations and cost reduction to users. This VSL is advised to consider formation of efficiency linked tariff scheme based on the experience gained in the operation while formulating its proposal for the next general review of tariff.

(xl.i). Some of proposed provisions which are not in line with the common prescription at other major ports / private terminals have been modified.

(xl.ii). The interim tariff approved by this Authority earlier will continue to be applicable till the implementation of this Order.

11.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the Scale of Rates of the VSL attached as Annex-II.

11.2. The rates and conditionalities relating to vessel-related charges will become effective after expiry of 30 days from the date of notification of this Order in the Gazette of India.

11.3. The rates and conditionalities relating to cargo-related charges and other miscellaneous charges will become effective after expiry of 15 days from the date of notification of this Order in the Gazette of India.

11.4. The interim tariff arrangement approved earlier will be applicable till implementation of Scale of Rates approved in this Order.

11.5. The Scale of Rates shall be in force for 2 years from the effective date of its implementation after which the approval accorded to it will automatically lapse unless specifically extended by this Authority.

A. L. BONGIRWAR, Chairman  
[ ADVT. III/IV/143/04—Exty.]

#### Annex - I

#### CONSOLIDATED COST STATEMENT OF VIZAG SEAPORT LTD

(Rs in crores)

Particulars	As furnished by VSL			Modified Estimates		
	2004-05	2005-06	2006-07	2004-05	2005-06	2006-07
<b>Traffic ( in MMT )</b>	1.06	4.20	5.24	1.06	4.20	5.24
<b>I) Operating Revenue</b>						
Wharfage	3.33	13.67	16.93	3.33	12.66	15.67
Berth hire	0.76	3.15	3.87	0.73	3.05	3.74
Dust Supression Charges	0.08	0.25	0.32	0.08	0.25	0.32
Mobile Harbour Crane Hire	1.69	6.72	8.38	1.69	6.72	8.38
Stevedoring	1.62	6.10	7.55	1.62	6.10	7.55
Stevedoring and Crane Hire Charges	1.85	7.35	9.17	1.85	7.35	9.17
Plot Rent	0.22	0.44	0.44	0.22	0.44	0.44
<b>Total Operating Revenue</b>	<b>9.54</b>	<b>37.68</b>	<b>46.66</b>	<b>9.51</b>	<b>36.57</b>	<b>45.27</b>
<b>II) Operating Expenses</b>						
(i) Salaries Wages	1.33	2.09	2.20	1.33	2.09	2.20
(ii) Rent	0.42	0.42	0.42	0.55	0.55	0.55
(iii) Fuel/Power	1.35	2.51	2.71	1.35	2.51	2.71
(iv) Repairs & maintenance	2.53	3.80	3.80	2.53	3.80	3.80
(v) Insurance	0.79	1.14	1.08	0.79	1.14	1.08
(vi) Royalty	0.70	2.88	3.56	0.00	0.00	0.00
(vii) Marketing Expenses	0.05	0.19	0.23	0.05	0.19	0.23
(viii) Administrative Expenses	0.69	1.04	1.04	0.61	0.92	0.92
(ix) Water Charges	0.06	0.09	0.09	0.06	0.09	0.09
(x) Expatriate Staff	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50	0.50
(xi) Cargo Handling Expenses	1.41	5.84	7.21	1.41	5.84	7.21
(xii) Amortisation of upfront fee and preliminary and pre-operative exp	0.49	0.49	0.49	0.49	0.49	0.49
(xiii) Depreciation	6.70	6.70	6.70	6.70	6.70	6.70
<b>Total Operating Expenses</b>	<b>17.02</b>	<b>27.69</b>	<b>30.03</b>	<b>16.36</b>	<b>24.83</b>	<b>26.48</b>

<b>III) Net Operating Income (I-II)</b>	(7.48)	9.99	16.62	(6.85)	11.74	18.79
<b>IV) Interest on Loans</b>	3.08	9.23	8.89	3.08	9.23	8.89
<b>V) Credit back of terminal value receivable at end of License period</b>	0.00	0.00	0.00	0.01	0.02	0.02
<b>VI) Net Surplus/ Deficit after interest &amp; credit back of terminal value receivable at the end of License Period</b>	(10.56)	0.76	7.73	(9.92)	2.53	9.92

(Rs in crores)

Particulars	As furnished by VSL			Modified Estimates		
	2004-05	2005-06	2006-07	2004-05	2005-06	2006-07
<b>VII) Tax</b>	0.00	0.06	0.58	0.00	0.00	0.00
<b>VIII) Net Surplus/ Deficit after interest &amp; credit back of Security Deposit returnable at the end of License Period</b>	(10.56)	0.70	7.16	(9.92)	2.53	9.92
<b>IX) Sources of funds</b> Borrowed funds Equity less funds not deployed in the business				101.50 54.45	101.50 47.66	93.90 47.77
<b>X) Capacity Utilisation (in %)</b>	53%	70%	87.3%	53.0%	70.0%	87.3%
<b>XI) Return on Equity @ 20% linked to Capacity Utilisation</b>	6.77	8.98	11.20	5.77	6.67	8.34
<b>XII) Net Deficit (-) / Surplus (+) after Return on Equity</b>	(17.33)	(8.28)	(4.04)	(15.70)	(4.14)	1.58
<b>XIII) Net Deficit (-)/ Surplus (+) as a % of Operating Income</b>	-182%	-22%	-9%	-165%	-11%	3%
<b>XIV) Average Net deficit as a % of Operating Income</b>		-71%			-58%	

**Annex-II****VIZAG SEAPORT LIMITED****Scale of Rates****SECTION 1****1.1. Definitions - General**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (1). 'Port' means Visakhapatnam Port Trust (VPT)
- (2). "VSL" means Vizag Seaport Limited, a Company incorporated in India, its successors and assignees.
- (3). "Coastal vessel" means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (4). "Foreign-going vessel" means any vessel other than coastal vessel.
- (5). "Day" shall mean the period starting from 6.00 A.M. of a day and ending at 6.00 A.M. on the next day.
- (6). "Week" shall mean a period of 7 days.

**General Terms & Conditions**

- (1). All goods landed within the limits of the VSL shall be assessed on import application and the fees shall be paid before the goods are removed.
- (2). All goods intended for shipment shall be assessed on export application and the fees shall be paid before the goods are shipped.
- (3). Status of a vessel as borne out by its certification issued by Director General of Shipping is the relevant factor for deciding whether the vessel is 'foreign-going' or 'coastal'. Foreign going vessels permitted to undertake coastal voyages and the cargo/ container carried by them will also qualify for the concession in respect of such permissible voyages.
- (4).
  - (i). A foreign-going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
  - (ii). A foreign-going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
  - (iii). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
  - (iv). In case of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.

(v). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.

(5). Vessel related charges shall be levied on ship owners / steamer agents. Wherever rates have been denominated in US dollar terms, the charges shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian Rupees at the Market Buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its subsidiary or any other Public Sector Banks as may be specified from time to time. The day of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned as the day for such conversion.

(6). A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from the date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the VSL for more than thirty days. In such cases the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.

(7). Charges on packages containing articles of a miscellaneous character shall be levied at the rate applicable to the individual articles.

(8). No refunds shall be made unless the refund amount is Rs.100.00 or more.

(9). For the purpose of calculating the dues, the unit by weight shall be 1 tonne or 1,000 kilograms, the unit by volume measurement shall be 1 cubic metre and the unit by capacity measurement for liquids in bulk shall be 1,000 litres.

(10) In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above be treated as one unit, except where otherwise specified.

(11) Interest on delayed payments / refunds.

- (i). The user shall pay penal interest at the rate of 12% per annum on delayed payments of any charge under this Scale of Rates.
- (ii). Likewise, the VSL shall pay penal interest @12% per annum on delayed refunds.
- (iii). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the VSL. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
- (iv). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.

(12). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.

(13). Ad valorem wharfage on imports shall be calculated on CIF value; on the exports on FOB value; and on coastal cargo on value specified in the bill of coastal goods. Customs bills of entry/shipping bill/ bill of coastal goods shall be the main documents for assessing the value of cargo for wharfage purpose and where it is not available, the value will be determined based on Bill of Lading/invoice etc.

(14). In case of cargo related charge the concessional tariff prescribed for coastal cargo should be allowed on all the relevant handling charges for ship – shore transfer and transfer from quay to storage yard including wharfage.

**SECTION – 2**  
**VESSEL RELATED CHARGES**

**2.1 BERTH HIRE**

**2.1.1 Schedule of Berth Hire for Vessels**

<b>Sr.No.</b>	<b>DESCRIPTION</b>	<b>Unit</b>	<b>Rate per GRT</b>	
			<b>Foreign-going vessel (in US \$)</b>	<b>Coastal vessel (in Rs.)</b>
	Berth EQ 8 & EQ 9	Per hour or part thereof	0.0014 subject to a minimum of US\$ 28	0.037 subject to a minimum of Rs. 740.

**General Notes relating to Berth hire**

- (1) Berth hire for the period of 1 hour in which the vessel changes its status can be charged on the basis of the status of the vessel at the beginning of the relevant block of 1 hour period.
- (2). The period of berth hire shall be calculated from the time mooring in the berth is completed.
- (3). No berth hire shall be levied on vessel after expiry of 4 hours from the time of signalling its readiness to sail. There shall be a penal rate equal to one day's (24 hours) berth hire charge for a false signal.
- (4). No berth hire charges shall be payable for the period when loading/unloading operations cannot be carried out due to non-availability of the harbour mobile cranes, due to breakdown or any other reasons attributable to VSL.
- (5). Ousting Priority/Priority berth Hire:
  - (i). For providing the "ousting priority" to any vessel, a fee equivalent to berth hire for a single day (24 units of one hour each) or 100 % of the berth hire calculated for the total period of actual stay at the berth, whichever is higher, shall be levied.
  - (ii). For "priority berthing" to any vessel, a fee equivalent to berth hire for a single day (24 units of one hour each) or 75 % of the berth hire, calculated for the total period of actual stay at the berth whichever is higher, shall be levied.
  - (iii). Where a working berth is already vacant for want of a vessel and a vessel having priority / ousting priority is berthed at that vacant berth when there are no vessels waiting at roads for berthing prior to its arrival or when the vessels waiting at roads are not ready in all aspects (unreadiness of documents/lack of cargo/lack of ullage/hatch cleaning/receivers or shippers not willing to work), it is not treated as priority berthing and in such cases no priority berthing charges will be levied.
  - (iv). The fee for according priority/ousting priority as indicated above shall be charged from all the vessels except the following categories:
    - (a). Vessels carrying cargo on account of Ministry of Defence.

- (b). Defence vessels coming on goodwill visits.
- (c). Vessels hired for the purpose of Antarctica expedition by Department of Ocean Development.
- (d). Any other vessel for which special exemption has been granted by the Ministry of Shipping
- (e). Coastal vessels which will be accorded priority berthing shall not be liable to pay priority berthing charges.

**Note:** The VSL is governed by clause 3.9 (b) of the License Agreement which provides that the Licensee (VSL) may with the prior written approval of the Licensor (VPT) offer preferential or priority berthing to any one or more shipping lines or vessel owners / operators to optimize the use of the berths and equipment.

#### 2.1.2. Penal Berth Hire Charges

Penal berth hire charges shall become payable for over-stayal of the vessel beyond the berth occupancy as per the norms given in clause 2.1.4 if the norms cannot be achieved due to any reasons attributable to the vessel.

- (i). Vessel shall be permitted to occupy the berth after completion of cargo operation without attracting penal berth hire charges for period mentioned below:
 

(a) Any vessel which requires "securing"	10 hrs
(b) Food Grains vessels requiring fumigation and inerting	10 hrs
(c) In all other cases	7 hrs
- (ii). The berth occupancy for each vessel for the purpose of levy of penal berth hire charges shall be subject to the following conditions:
  - (a). For deciding the period of stay of a vessel, number of shifts lost due to labour stoppage of work and labour holiday shall be excluded.
  - (b). The shift in which the vessel is berthed shall not be deciding the vessels stay at berth since normally vessels are berthed in the middle of shift resulting in engagement of less number of hooks.
  - (c). In case of new cargoes, average performance of three consignments shall be fixed as "NORM" tentatively which will be reviewed after six months for further refinement.
  - (d). Any stoppage of work for reasons attributable to VSL shall be excluded.
- (iii).
  - (a). In case of supply of bunkers and or water through barges, the vessel shall be permitted to stay at berth without attracting penal berth hire for 8 hours.
  - (b). In case of supply of water, the vessel shall be permitted to stay at berth without attracting penal berth hire for 12 hours from the time of placement of barge alongside the vessel.
  - (c). Vessels taking water / bunker through sources other than barge will be permitted to stay for 8 hours from the time of completion of loading / unloading the cargo without attracting penal berth hire.

**2.1.3.** Penal berth hire charges shall be levied in addition to normal berth hire for the period of over-stay at the rates prescribed below.

Sl. No.	Particulars	Unit	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in Rs.)
1.	Up to 6 hours	Per GRT	0.016	0.042
2.	Above 6 hrs. and upto 12 hours	- do -	0.032	0.84
3.	Above 12 hrs. but upto 18 hours.	- do -	0.064	1.67
4.	Above 18 hrs. per day or part there of	- do -	0.080	2.09

**2.1.4 Commodity wise per hook per shift output rates**

**For Exports**

Sl. No.	Nomenclature	Per hook per shift output (in tonnes)
1	Containers (boxes)	20
2	Ferro Silicon	102
3	General Cargo	82
4	Iron & Steel	180
5	Iron Ore & Pellets (manual loading)	598
6	Maize	61
7	Sugar	94
8	Wheat (bags)	91
9	Rice (bags)	81
10	Rice (Bulk)	80
11	Aluminium Billets	98
12	Aluminium Ingots	110
13	C.P. Coke	346
14	Cement	102
15	Charge Chrome	404
16	Chick Peas	219
17	Chrome Ore	188
18	Coal tar (Bags)	192
19	Coffee (Bags)	67

**For Imports**

Nomenclature	Per hook per shift output (in tonnes)
Containers (boxes)	22
Ferro Silicon	262
General cargo	86
Iron & Steel	108
Iron Ore (manual unloading)	50
Maize (bulk)	234
Sugar in bags	82
Wheat (in bulk)	134
Rice	62
Rock Phosphate	281
Ammonium Nitrate	347
Ammonium Sulphate	210
Bauxite Bags	233
Bentonite	254
Bulgar wheat bags	62
Carbon Anodes	229
Chrome Ore	206
Coal tar pitch	77
Coking Coal (a) Discharged by vessels with self discharging gear	622
(b) All types of coal discharged by non-self discharging vessels	360

20	Dry Yeast	62
21	Feldspar	317
22	Fenugreek	99
23	Ferro Chrome (Bulk)	341
24	Ferro Chrome Bags	226
25	Ferro Manganese	99
26	Granite Blocks	199
27	Ilmenite Sand	333
28	Kenaf	40
29	Manganese Ore	310
30	Pet Coke (Bags)	83
31	Pig Iron	458
32	Quartzite	117
33	Silicon Manganese Ore (Bags)	200
34	Silicon Manganese Ore (Bulk)	538
35	Soya extracts	172
36	Thermal Coal	665
37	Vegetables	53

CSB in bags	74
DAP Bulk	262
DBM in bags	242
DBM in Bulk	220
Dolomite	405
Coal / Coke (parcel of below 20000)	234
Coal / Coke (parcel of above 20000)	361
Lime Stone	372
Mono Ammonium Phosphate	210
MOP	267
Oil Pails	57
Paper bundle	212
Petroleum Coke	401
Steam coal	578
Wood pulp	236
Sulphur	278
Timber logs	114
Urea	283

**Notes:**

- (1). The total number of hooks worked shall be reckoned to compute the per hook per shift productivity.
- (2). The following two cases shall be deemed as non-performance/ poor performance of the vessel:
  - (a). If a vessel works with less number of hooks for reasons such as lack of / insufficient cargo, improper stowage, failure of ship's gear and lack of clearance arrangements;
  - (b). If the actual hook output in the shifts following the shift in which the vessel is berthed does not conform to the norms prescribed for that commodity.

**2.2. CHARGES FOR SUPPLY OF WATER TO VESSELS:**

Item No.	Description	Unit	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in Rs.)
1.	Supply of fresh water to vessels at Shore.	Per 1000 Ltrs. or part thereof	3.241 subject to a minimum charge of \$ 16.205	84.65 subject to a minimum charge of Rs.423.25
2.	Supply of fresh water to vessels by Boat at Quay Walls, Jetties and Moorings.	Per 1000 Ltrs. or part thereof	4.182 subject to a minimum charge of \$ 20.912	109.20 subject to a minimum charge of Rs.546.00

## SECTION-3

## CARGO RELATED CHARGES

## 3.1 WHARFAGE:

Item No.	Nomenclature	Unit	Rate (in Rs.)	
			Other than coastal cargo	Coastal cargo
1.	All types of Coal (other than thermal coal), Coke and Coal tar pitch	Tonne	33.00	19.80
2.	Alumina (bulk),	Tonne	36.00	21.60
3.	Aluminium, Alumina Sow Ingots, Alumina Billets and Alumina products	Tonne	22.00	13.20
4.	Asphalt/bitumen, Barytes, Feldspar, Cement clinker (including cement), Chrome Ore and Manganese Ore	Tonne	19.00	11.40
5.	Blast furnace slag, Bentonite, Dolomite chips and River sand	Tonne	13.00	7.80
6.	Calcined petroleum coke	Tonne	36.00	21.60
7.	Caustic Soda	Per K.L.	35.00	21.00
8.	Cereals, food grains, Pulses and Sugar	Tonne	22.00	13.20
9.	Charge chrome, Ferro Manganese, Ferro Silicon Silicon Manganese, Highcarbon Ferrochrome, and other ores.	Tonne	38.00	22.80
10.	Chemicals	Tonnes	55.00	33.00
11.	Edible Oils	K.L.	16.00	9.60
12.	Electrical goods	Ad valorem	0.27 %	0.16%
13.	Fertilizers (including MOP)	Tonne	29.00	17.40
14.	Granite Blocks & Marbles	Tonne	44.00	26.40
15.	Ilmenite sand	Tonne	13.00	7.80
16.	Iron Ore	Tonne	22.00	22.00
17.	Iron Ore Pellets	Tonne	23.00	23.00
18.	Limestone	Tonne	30.00	18.00
19.	Liquid Ammonia, Molten Sulphur, Rock phosphate and Sulphur	Tonne	30.00	18.00
20.	Machinery	Ad valorem	0.14%	0.08%
21.	Molasses	K.L.	35.00	21.00

22.	All types of Oil Extractions like Soya, Rape seed etc..	Tonne	12.00	7.20
23.	Pig iron	Tonne	38.00	22.80
24.	R.R. materials:	Tonne	33.00	19.80
	Al/Mg Alloyed powder			
	Brown fused Alumina or BFA			
	Chinese dead burnt magnesite [Grade - 94 & 60]			
	Chinese fused magnesite			
	Chinese fused magnesite [Grade – 97 & 100]			
	Fused Magnesia / Fused Magnesite / Dead burnt magnesite / DBM clinker / F.M.			
	Grades I, II and III of Calcined Bauxite / Rotary Kiln calcined Bauxite / Round Kiln calcined bauxite / Rotary Kiln Bauxite / Shaft Kiln Bauxite / Shaft Kiln calcined Bauxite / Refistar Bauxite / Star Bauxite / Round Kiln Super grade.	Tonne	33.00	19.80
	Magnesia bricks / Magnesite brick / Magnesia Brick grog / Magnesite Brick Grog			
	Magnesia Grog, Magnesium Clinker & Sea water Magnesite			
	Reframul			
	Round Kiln Mid. Iron-2 Grade			
25.	Steel Products - all varieties	Tonne	44.00	26.40
26.	Styrene Monomer	Tonne	55.00	33.00
27.	Thermal Coal	Tonne	19.00	19.00
28.	Timber Logs & Wood items	1 Cu.M.	22.00	13.20
29.	Scrap	Tonne	44.00	26.40
30.	Unenumerated goods not specified above.	Tonne	22.00	13.20

**Note:**

Before classifying any cargo as 'un-enumerated goods' the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in the Schedule given above.

### 3.2. WHARFAGE CHARGES FOR SPECIFIED CASES

In the following specified cases wharfage charges shall be levied as specified in Section 3.1.

- (i). On crafts carried on board the vessel.
- (ii). On goods abandoned.
- (iii). On the manifested description of package whether they are landed empty or partly empty.

### 3.3. WHARFAGE CHARGES ON GOODS FROM VESSELS IN DISTRESS

Item No.	Description	Charges Payable
1.	Cargo of other Ports landed from vessels in distress.	As specified in Section 3.1.
2.	Cargo that already paid export wharfage but has not been carried to destination.	No Wharfage
3.	Cargo of other Ports reshipped without having left the VSL's premises.	No wharfage at the time of shipment.

### 3.4. CHARGES ON TRANSHIPMENT CARGOES

Item No.	Description	Charges Payable
1.	On cargo landed from one vessel and subsequently shipped to another vessel.	150% of the applicable Wharfage

**Notes:** (i). Cargo / container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the concessional charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo / containers from / to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.

(ii). The concessional tariff prescribed for coastal cargo does not apply to the operations of loading / unloading on arrival / departure from / to a foreign port. Concessional cargo related charges will be levied only for handling the consignment in relation to its coastal voyage.

### 3.5. DEMURRAGE CHARGES (IMPORTS/ EXPORTS/TRANSHIPMENT):

The demurrage charges shall be levied on the cargoes after the expiry of free days as under.

Item No.	Description	(Rate in Rs.)
1.	For the first ten days after the expiry of free period.	Rs.12.00 per tonne/Cu. meter or part thereof for every day or part thereof.
2.	Thereafter.	Rs.24.00 per tonne/Cu. meter or part thereof for every day or part thereof.

**Notes:**

(1). In case of goods for which wharfage charges are collected on 'ad valorem' basis, demurrage shall be levied on 'per tonne' basis. In all other cases demurrage shall be levied on 'per tonne' basis or 'per cubic metre' basis as the case may be based on the wharfage charges collected.

(2). All goods shall be allowed free storage as indicated below:

(i). **Exports**

- (a). 20 days (excluding Sundays, Customs holidays and VPT & VSL non-working days) from the actual date of the receipt of the goods in the VSL premises.
- (b). No free days shall be allowed on goods brought into VSL premises and removed therefrom without shipment.

**(ii). Imports**

- (a). Three days (excluding Sundays, Customs holidays and VPT & VSL non-working days) from the day following the day of completion of final discharge and in the case of salvaged goods, from the day following the day of salvage.
- (b). Where goods are landed by the vessel into lighters, barges or other floating crafts, the free days shall be calculated from the day of complete discharge of the goods from the lighters, barges or other floating craft, on the wharf or jetty.

**(iii). Transhipment Cargo**

10 days (excluding Sundays, Customs holidays and VPT & VSL non-working days) from the last day of discharge of cargo from the VSL premises.

**(3). Demurrage on goods detained:**

The following periods shall be excluded from the calculation of any period for which free storage is allowed under this rule viz.:-

- (i). Any period during which goods are detained by the Health Officer before being destroyed.
- (ii). Periods during which the goods are detained by the Commissioner of Customs for the purpose of special examination involving analytical or technical test other than the ordinary process of appraisement and certified by the Commissioner of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the Importers/Exporters;
- (iii). Where goods are detained by the Commissioner of Customs on account of Import / Export Control formalities and the delay is certified by the Commissioner of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the Importer/Exporter,

For such period of detention demurrage charges shall be recovered as under:

First 45 days	:	Free.
46 days to 90 days	:	50% of actual demurrage charges
Beyond 90 days	:	100% of actual demurrage charges

Actual demurrage charges at full rate shall be worked out as per Scale of Rates at the appropriate slab as applicable after 45 days and the concessional rate mentioned above shall be applied thereon on the full demurrage charges leviable.

The first 45 days shall be reckoned with as follows:

- (a). First 45 days after expiry of free days if cargo is detained by the Customs before expiry of free days; and,
- (b). First 45 days from the date of detention if cargo is detained by the Customs after accrual of demurrage charges.

The detention certificate for availing the above concession shall be submitted within a period of six months from the date of clearance of goods.

### 3.6. 104 TON Harbour Mobile Crane:

Rate in Rs. per tonne or part thereof (in Rs.)	
Other than coastal cargo	Coastal cargo
Rs.64/- per ton or part thereof subject to minimum of Rs.3,20,000/-	Rs.38.40 per ton or part thereof subject to minimum of Rs.1,92,000/-

**Notes:**

- (1). Concessional tariff prescribed for coastal cargo will not be applicable for thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets.
- (2). This charge prescribed cover only the charges for working of the cranes. Slinging and unslinging and moving the loads within the reach of the crane shall be the responsibility of the hirer.
- (3). These cranes would be available with shore Hoppers and Grabs.
- (4). Users using any or all of the stevedoring services in addition to the usage of Mobile Harbour Crane shall be charged a rate of Rs. 6 over the above per ton rate specified in Section 3.6. In case of coastal cargo other than the thermal coal, POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets, Rs.3.60 over the above per ton rate shall be charged for users availing any or all of the stevedoring services in addition to the usage of Mobile Harbour Crane.

### 3.7. Dust suppression system charges:

Item No.	Description	Unit	Charge per ton (in Rs.)
1.	Usage of Dust Suppression System	Per tonne or part thereof	1.41 subject to a minimum charge of Rs. 2000

**Notes:**

- (1). The charges are leviable on all bulk cargo requisitioning the service.
- (2). The user shall confirm with VSL whether the service is available for a particular type of cargo.

### 3.8. Storage charges

Item No.	Description	Rate per 100 sq. meters or part thereof	Penal Rate per 100 sq. meters or part thereof
1.	Open stacking space	Rs.138/- per week or part thereof	Rs.216/- per week or part thereof

**Notes:**

- (1). Penal rate shall be charged for all unauthorised occupations without valid licence or for late application for renewal.
- (2). The charge shall be collected on the actual area licensed out on a prorata basis.

### 3. 9. Stevedoring charges

Commodities	Rate in Rs. Per Ton	
	Other than coastal cargo	Coastal cargo
<b>Dry Bulk:</b>		
Fertilisers & FRM	40.00	24.00
Pet coke	23.00	13.80
Iron ore	15.00	15.00
Calcined Pet. Coke	23.00	13.80
Met coke	23.00	13.80
Coking Coal	20.00	12.00
Feldspar	18.00	10.80
Thermal Coal	23.00	23.00
Steam Coal	23.00	13.80
Illuminated Sand	20.00	12.00
Lime Stone	23.00	13.80
Others	23.00	24.00
<b>Break-Bulk:</b>		
Steel	40.00	24.00
Pig Iron	25.00	15.00
Food Grain	35.00	21.00
Slag	20.00	12.00
Scrap	30.00	18.00
Raw Sugar	22.00	13.20
Timber Logs	85.00	51.00
Granite	45.00	27.00
Others	35.00	21.00

**Note:** The charges mentioned above are leviable for providing any or all of the activities like Picking, Lifting, Hoisting, Manoeuvring, Positioning, Lowering, Unloading and Loading of Cargo bulk or break-bulk from/or into the Vessel's holds/Hatches/Combings/Wing Spaces/Between Decks and Decks till the Cargo is safely positioned either on the Wharf or on the Vessel, as the case may be.

SECTION-4

**CHARGES FOR OTHER SERVICES**

<b>4.1 Visitor Entry Pass:</b>	<b>Yearly</b>	<b>Monthly</b>	<b>Daily</b>
(a) Per Application	Rs. 200	Rs. 50	Rs.20
(b) Per Replacement	Rs. 50	Rs. 50	Rs.20

#### **4.2 Vehicle Entry Pass (for vehicles other than the vehicles entering the terminal for delivery/dispatch of cargo):**

**Per Entry** **Rs. 75/-**

### **4.3 Photography:**

(i).	Film Shooting and Photography	Rs. 8500	per day
(ii).	Taking Photographs of Goods Imp/Exp	Rs. 425	per day
(iii).	Taking Photographs of Crews and Others	Rs. 215	per day
(iv).	Videography (related to operational activities)	Rs. 2550	per day